S63.3(2)
Ф-322

Николай Федер

Твоя малая родина:

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РАЙОН

в прошлом
и настоящем

S63.3(2)
Ф-322

Николай Федер

Твоя малая родина:

j:JD,L,lJj-Jz.l

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

в прошлом
и настоящем

Б63.3(2)   2007-00625
ф-322   Федер Н.М.
Твоя малая
родина: ...
2006   39 р.
26 СЕН 2009
Дорожкина 04.07.19
НОСБ
2007-006-25
ОСНОВНОЕ КНИГОХРАНЕНИЕ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
район

Дорогие новосибирцы и гости города!
Железнодорожный район старейший в городе.
С него началось развитие Новосибирска.
Богатое историческое прошлое, ведущее свое начало
от строительства станции Обь Транссибирской
железнодорожной магистрали –
его главная отличительная черта.
В новом столетии район достиг важного качества –
стал притягательным центром для предпринимательства,
торговли, притока финансового капитала.
Знакомьтесь с его прошлым и настоящим,
задумайтесь о будущем этого уютного, красивого
несмотря на возраст, вечно молодого района.
Успехов вам и большого личного счастья!

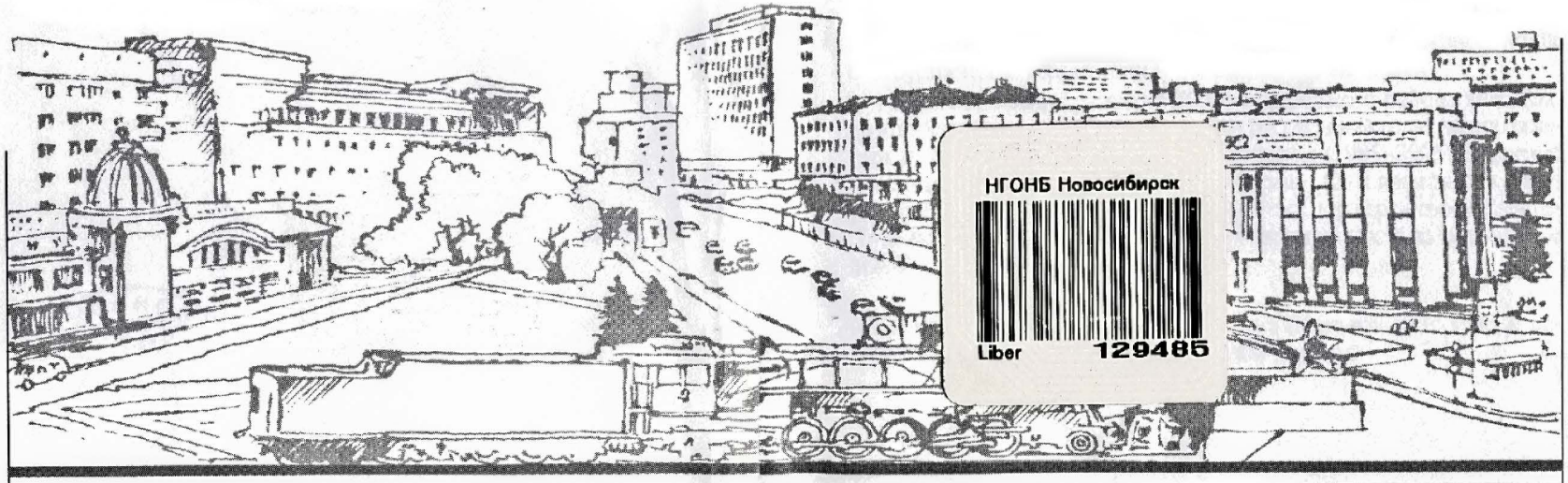
Заместитель
главы администрации района А.А. Вовиков

Николай Федер

Твоя малая родина:

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РАЙОН

в прошлом и настоящем

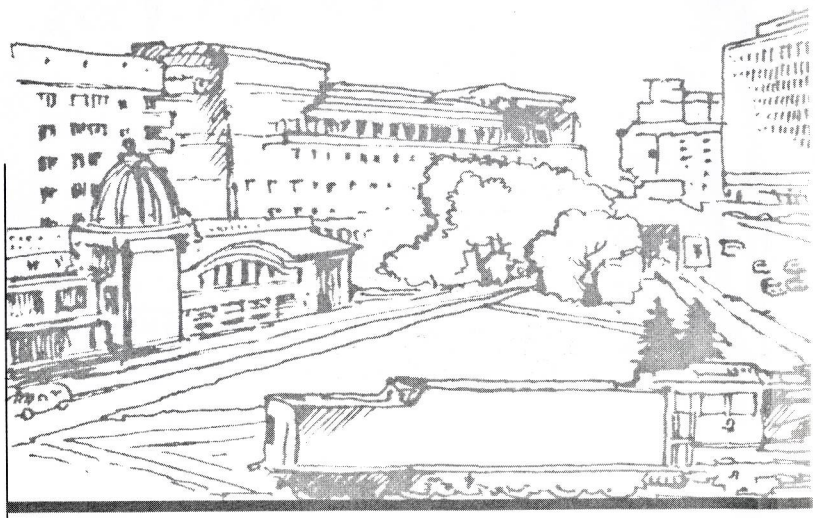


НГОНБ Новосибирск
Liber 129485

Новосибирск, 2006

Дорогие новосибирцы и гости города!
Железнодорожный район старейший в городе.
С него началось развитие Новосибирска.
Богатое историческое прошлое, ведущее свое начало
от строительства станции Обь Транссибирской
железнодорожной магистрали –
его главная отличительная черта.
В новом столетии район достиг важного качества –
стал притягательным центром для предпринимательства,
торговли, притока финансового капитала.
Знакомьтесь с его прошлым и настоящим,
задумайтесь о будущем этого уютного, красивого и,
несмотря на возраст, вечно молодого района.
Успехов вам и большого личного счастья!

Заместитель
главы администрации района А.А. Вовиков

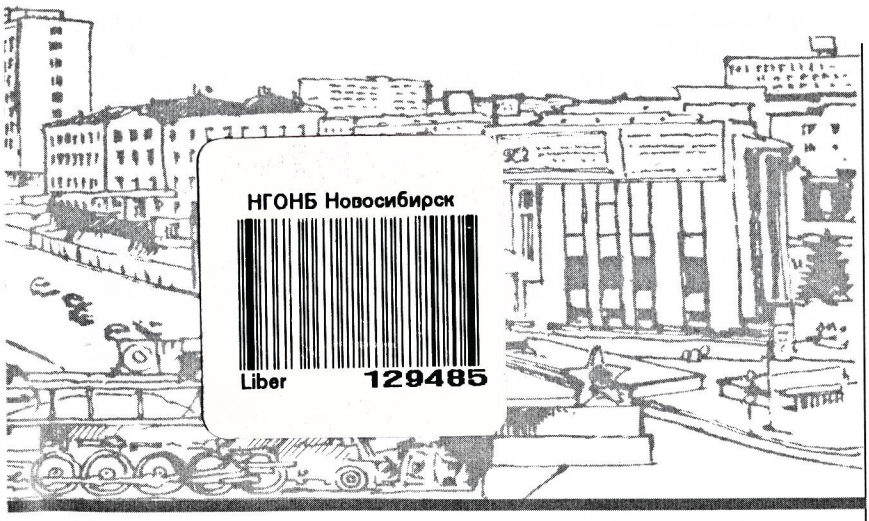


Николай Федер

Твоя малая родина:

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РАЙОН

в прошлом
и настоящем



НГОНБ Новосибирск
Liber 129485

Новосибирск, 2006

Федер Николай
Твоя малая родина: Железнодорожный район в прошлом и настоящем. – Новосибирск: ЦЭРИС, 2006. – 96 с.
ISBN 5-7007-0200-2

В данной книге на основе исторических и краеведческих фактов показано становление Железнодорожного района как основной территории развития и роста Новосибирска от начала 90-х годов XIX столетия и до нашего времени.

Книга адресована детям, юношам, их наставникам и всем, кто интересуется историей города Новосибирска.

Автор выражает благодарность *Александру Вовикову*, *Игорю Пантюхину*, *Владимиру Григорьеву*, *Борису Новоселову* за помощь в издании книги.

ISBN 5-7007-0200-2

© Н.М. Федер
© Издательство "ЦЭРИС", оформление, 2006

От автора

Дорогие читатели!

У вас в руках книга "Твоя малая родина: Железнодорожный район в прошлом и настоящем" об истории становления, социально-экономического развития Железнодорожного района города Новосибирска.

Благодаря своему месторасположению, труду людей, старейший район города оказал основное влияние на рост мегаполиса Сибири.

В России около 540 исторических населенных пунктов, из них более сотни имеют 500–800-летнюю историю. Своеобразие и темпы развития Новосибирска послужили основанием для Министерства культуры РФ, Центрального Совета Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры придать в 1990 году нашему городу статус исторического.

В 2000 году указом Президента Российской Федерации Новосибирск возведен в степень главного сибирского города – центра Сибирского Федерального округа, объединившего 16 субъектов РФ. Таким образом, на пороге XXI века наш город предстал одним из крупнейших индустриально-транспортных и научно-культурных центров России.

Выход этой книги приурочен к славному юбилею Железнодорожного района. Но празднование не будет ограничено только торжественными мероприятиями. Юбилей – это и плановая реконструкция, благоустройство территории и улучшение жизни людей.

Большой вклад в развитие Железнодорожного района внес Владимир Александрович Григорьев – его бессменный глава на протяжении 20 лет. За время работы руководителем (1985–2005) Владимир Александрович отдал огромное количество сил и времени на благо района: его развитие и улучшение. Он до сих пор верен своему девизу: "Будь порядочным человеком и неси ответственность за порученное дело!".

Я искренне надеюсь на то, что книга будет вам интересна и поможет в изучении истории нашей малой родины.

"Великий перекресток": строительная, общественная и экономическая хроника 1892–1913 годов

Была когда-то просто река Обь, потом поперек ее легла Транссибирская магистраль и возник гигантский транспортный перекресток.

Когда и кем был основан Железнодорожный район? На этот вопрос есть лишь один, документально обоснованный, ответ. Район основали те, кто его строил и, конечно, кто уже жил на его территории в поселении Гусевка Кривощековской волости Томского уезда, с населением в 104 души обоего пола, расположенном вблизи строительства будущей станции Обь. Таким образом, основой будущего города были поселки Гусевка, Кривощековский и Новониколаевский.

Железнодорожный район ведет отсчет своей истории от строительства одной из главных железнодорожных станций Великого Сибирского пути и освоения голубой магистрали – реки Оби.

К **1892 году** в полной мере велось строительство на территории будущего района. Основателями его следует считать рабочих-строителей, их руководителей и наставников: техников и инженеров-путейцев, которые отдали все лучшее, свои знания и умения, созданию транспортного узла будущего Новониколаевска – грузовому порту, станции и поселку при ней. Вот их имена: *М. Меженинов, Н. Тихомиров, В. Жандр, Е. Зенкевич, В. Линк.*

Ранее было распространено мнение, что единственным основателем города следует считать Н.Г. Гарина-Михайловского. Однако Николай Георгиевич впервые увидел поселок Новониколаевский, возвращаясь из поездки на Дальний Восток. Несколько раз проезжая через растущий город, однажды в дневнике он написал о том, что для строительства моста через Обь для Сибирской железной дороги выбрано удачное место.

Бывший начальник 5-й изыскательской партии Н.Г. Михайловский никак не мог принять непосредственное участие в предстоящей работе: в 1891 году, в связи с прекращением финансирования работ партии, Николай Георгиевич был отозван в Самару. В связи с этим событием, начальник строительства Средне-Сибирского участка железнодорожной магистрали К.Я. Михайловский отдал распоряжение

Поселок Новониколаевский на берегу реки Каменки

провести изыскания по поиску более удачного места для строительства моста через Обь инженеру В.И. Раецкому. Исследуя берега реки в южном направлении от села Колывань, Раецкий остановил выбор на районе у села Кривощеково, где досконально исследовал берега и дно реки. Свои выводы о необходимости строительства перехода магистрали именно здесь он представил начальнику строительства магистрали. К.Я. Михайловский и известный тогда строитель железнодорожных мостов Н.Я. Белелюбский прибыли в Кривощеково и, досконально проверив докладную Раецкого, согласились с его предложением. Таким образом, главная заслуга Гарина-Михайловского в том, что он своевременно доказал экономическую нецелесообразность строительства моста в районе Колывани.

5 мая 1892 года Комитет Министров правительства Его Величества вынес решение о начале строительства Западно-Сибирской железной дороги. Этой же весной начали расчистку площадей на правом берегу Оби для будущей станции. Первыми рабочими стали жители из окрестных деревень: Каменки, Гусиный брод, Ельцовки, Усть-Ини и других.

Обь (коми) – "тетка", "бабушка". Употребляется в качестве ласкательного (подобно русскому выражению "матушка")

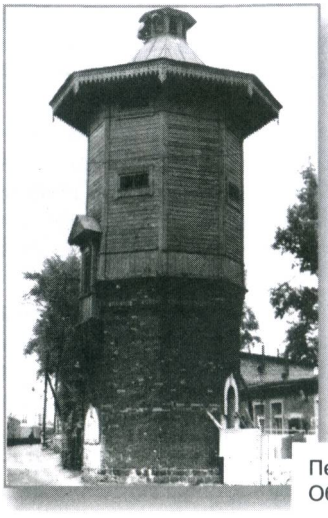
Верста равна 1,06680 километра

В **марте 1893 года** была начата рубка просеки к речному порту и части будущей улицы Владимировской. Рабочий день продолжался 10 и более часов. От зари до зари шли друг за другом люди с тачками. Землекопы

Школа для детей железнодорожников

по набросанным через колдобины доскам подвозили грунт. Все работы, начиная от земляных и заканчивая укладкой шпал и рельсов, велись вручную. И уже **27 сентября 1893 года** вступила в строй действующих железнодорожная ветка – станция Обь–Речной порт.

К началу зимы **1893–1894 годов** было уложено 5 верст железнодорожного пути в сторону г. Красноярска.



Первая водонапорная башня станции Обь (современный снимок)

Благодаря упорству строителей, рисковым авантюристам-предпринимателям, за несколько лет район стал основой развития экономики будущего города.

В **1895 году** закончено строительство грузового порта со складами товарного двора железной дороги. 11 мая того же года первую продукцию выдал лесопильный завод. Он положил начало строительству предприятий, развитию кустарных производств на берегу Оби от порта до речки Ельцовки.

Велось строительство по проектам из Петербурга первой в городе улицы Движенцев. Начаты просеки для улиц Вокзальной (ныне – Шамшурина), Михайловской (Ленина), Межениновской (Челюскинцев).

Еще в **январе 1896 года** на средства и по инициативе инженера *В. Жандра*, модельщика *Ф. Белорукова*, техника *А. Комляева* и посильные взносы служащих и рабочих на улице Владимировской была открыта школа для детей железнодорожников. "Для этой школы выстроено специальное здание с приспособлением для театра и прекрасной, в 4 комнаты, квартирой для учителя. Школа, при всех отношениях, обставлена прекрасно: имеется волшебный фонарь, фисгармония, сцена для спектаклей и много учебных пособий", – писал журнал "Нива".

В **1896 году** введены в строй первые в городе кирпичные здания производственного назначения: водонапорная башня и водозаборная станция на высоком берегу Оби, железнодорожное депо и мастерские при нем.

"Поселок строителей моста" и "Поселок строителей станции" к началу 1896 года окончательно соединились и сначала назывались поселком Александровским, затем Ново-Николаевским. Официальное имя Новониколаевск было дано поселку Кривощековской волости Томской губернии решением Министерства внутренних дел от **17 февраля 1898 года**.

К **1897 году** станция Обь была построена, а 1 марта открыто временное движение поездов до Красноярска.

Станция Обь

Постройки станции Обь (правая сторона)

В марте этого же года начала работать первая в будущем городе лечебница под началом врача *Е.Е. Игнатова*, а между рекой Обью и станцией в сосновом бору был открыт переселенческий пункт. При нем действовала амбулатория со стационарным отделением, в которой работали врачи *А.А. Бокун* и *А. А. Щепетильников*. В 1898 году из трех аптек поселка две работали в Привокзальной части: на станции Обь и в переселенческом пункте.

29 ноября 1899 года была освящена деревянная церковь святого Даниила. При ней действовало двухклассное училище.

К концу XIX столетия Привокзальная часть будущего города превратилась в могучего и дерзкого юношу, возмужавшего в первое пятилетие нового XX века. Тогда передовая часть населения района – представители торгово-промышленных кругов, передовые рабочие и интеллигенция – хотела свободы и независимости в торгово-предпринимательской деятельности, строительстве предприятий, развитии кустарничества, обретения достойного жилья и культурной среды существования.

Название "Привокзальная" впервые было указано еще в 1896 году межевщиками Алтайского округа (город Барнаул) на царских землях. На основе материалов землемеров *Пеньковского* и *Хребтова* был составлен план границ частей будущего города: Закаменской (ныне – Октябрьский район), Центральной и Привокзальной.

1 января 1900 года на станции Обь открылись государственная сберегательная касса с приемом вкладов, их переводом и другими операциями.

Летом 1900 года на переселенческом пункте создана Главная больница.

Для обслуживания жителей Привокзальной части поселка и других населенных пунктов по линии железной дороги организована экспедиция высококвалифицированных врачей-окулистов под руководством врача *Путяты-Кершбауэра.*

В **феврале 1902 года** при железнодорожном собрании станции Обь (улица Владимировская) открыта первая в поселке Новониколаевском публичная библиотека с комнатой для чтения, созданная по инициативе служащих и рабочих на пожертвованные ими средства.

Библиотеке было присвоено имя Н.В. Гоголя. Первая массовая библиотека с именем знаменитого писателя служила читателям первостепенного района города до 1975 года. Потом она была преобразована в Центральную библиотеку Райпрофсожа (ныне – Новосибирский территориальный комитет профсоюза) Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги. Позднее чиновники лишили ее статуса общенародной и соответственно имени писателя, которое она носила на протяжении многих лет. Теперь она безымянна.

1 мая 1902 года состоялась первая в истории города маевка, на которой присутствовали рабочие-железнодорожники. Они тайно собрались между реками Первой и Второй Ельцовкой.

В июле в поселок прибыла известная эстрадная певица *Мария Александровна Каринская.* Ввиду отсутствия концертного зала, ее выступления проходили в Привокзальной части поселка, в доме железнодорожного служащего *З. Шамовского* и на сцене школы, где она пела перед рабочими.

В этом же, 1902, году любители сценического искусства, объединившись в драмкружок под руководством артиста *Г.С. Соколова*, в помещении школы при станции Обь показали спектакли "Не в свои сани не садись", "Шельменко-денщик", "Чародейка" и другие. Бóльшая часть средств от спектаклей шла на содержание школы.

К **1903 году**, избегая высокой арендной платы за землю, жители поселка образовали район самовольного поселения. За ним закрепилось название Нахаловка, а сами поселенцы называли его Порт-Артуром, ведь им, как и защитникам героической крепости, приходилось стойко отбивать штурмы кабинетской администрации с целью сноса их строений.

Предприниматели поселка, в том числе прибывшие из Томска, Колывани, Омска и из других мест, переводили свои активы (финансы)

в новониколаевские отделения банков, сберкасс, торгово-промышленные компании с тем, чтобы начать развитие своего дела на новом перспективном месте, но сталкивались со многими трудностями. Например, Иркутская фирма от установки мельницы вынуждена была отказаться по причине тяжелых условий арендной платы. Некоторые предприниматели выносили свои предприятия за пределы городской черты.

В 1905 году появилась возможность выкупа земли города у царского Кабинета и городские уполномоченные, исходя из предполагаемой выкупной суммы в 350 тыс. рублей, наметили плату за усадебные участки в различных районах города. Стоимость аренды земли понижалась по мере удаления от железнодорожной станции: на улице Вокзальной – 50 копеек за квадратную сажень земли, Михайловской – 45, Енисейской – 20, Нарымской – 15.

У города оказались свободные усадьбы, не заселенные горожанами. Эти участки город имел право сдавать в аренду или продавать в собственность. Цена, назначенная думой, – от 400–500 до 50 тыс. рублей за 250 квадратных саженей.

Для сравнения, зарплата линейного сторожа на железной дороге составляла 18–20 рублей, женщины в той же должности – 5 рублей. Мог ли рабочий человек платить за аренду земли даже по наименьшей расценке в 33 копейки за сажень, если 100 саженей составляло всего-то немногим больше четырех с половиной соток и стоило 33 рубля?

28 декабря 1903 года царь утвердил Положение Комитета министров о возведении поселка Новониколаевского "на степень безуездного города Томского уезда с упрощенным городским управлением, с передачей земель общественного пользования в безвозмездную собственность города, а усадебных участков – за выкуп в собственность жителям".

По мнению директора Института истории СО РАН профессора **Владимира Ланина**, "бурно растущий Новониколаевск, с нахальством и беспардонностью акселерата-выскочки" грубо нарушил все правила и вскоре превзошел столичный центр губернии.

Интенсивное развитие вокзальной части Новониколаевска на рубеже веков заложило основы экономического и социально-культурного роста будущего Новосибирска.

Выгодность и перспективность экономико-географического расположения этого поселения отмечал и француз *Клавдий Онаньон* в книге "Сибирь и ее экономическое будущее": "В Сибири есть чудесное местоположение, где можно бы устроить мельницу с обширной продажей муки, а именно на станции Обь ‹...›, отправлять свою муку на Урал, в Тобольскую губернию по Оби, а в Среднюю и Восточную

Сибирь по железной дороге и Обь-Иртышскому торговому пути за границу".

Городское Общественное Управление, несмотря на кратковременность своего существования, успело поставить город по своему благоустройству и культурному виду в один ряд с лучшими старинными городами Сибири. Общая картина роста города позволила предположить, что через несколько лет город Ново-Николаевск превзойдет все города Сибири. Таким образом, место главного города, столицы Сибири, займет сказочно выросший в узле пересечения Великого железнодорожного пути город Ново-Николаевск. ("Альбом видов Ново-Николаевска 1895–1913 годы").

Быстрее других развивалась мукомольная промышленность города, основные предприятия которой были сосредоточены на улице Фабричной, так как транспортный узел стягивал хлеб со всего степного юга Западной Сибири. Мясо, масло, скот, кожевенное сырье шли с Алтая, из Барабы и Кулунды; с севера шел лес.

Мукомольная промышленность Новониколаевска отличалась от мукомольной промышленности европейской части России тем, что в ней широко использовались готовые приемы переработки зерна и передовая техника, в частности вальцовые станки, при применении которых выход муки из сырья был выше, чем на жерновых станках. Выпускались семь сортов муки, в том числе крупчатка, первач нескольких сортов, сеянка и другие.

Лесопильный и пивоваренный заводы, винный склад, склад сельскохозяйственных машин, многие более мелкие предприятия были сосредоточены на улицах Фабричной, Владимировской и на прилегающих к ним улицам.

Паровая мельница "Алтайской фабрично-промышленной компании"

Вокзал железнодорожной станции Обь

Этому способствовала близость железнодорожной станции и грузового порта. Уже в первом десятилетии XX века между рекой Обью и линией железной дороги был создан будущий Фабрично-заводской район города.

В период с **1897** по **1907 год** грузооборот станции Обь вырос в 10 раз и к 1913 году достиг 35 миллионов пудов. Основную часть грузов составляли хлеб, сливочное масло, шерсть, кедровый орех, рыба, древесные материалы.

Новониколаевск занимал первое место по экспорту в Европу сливочного масла.

Город как самый оживленный на Оби речной порт относился к числу перворазрядных. Ежегодно он принимал и отправлял 114 тыс. пассажиров.

Кроме того, в связи с ростом грузооборота станции Обь, к старому деревянному вокзалу с восточной стороны пристроили кирпичное здание. На нем между окнами второго этажа славянской вязью камнем выложили название станции. Тогда же на перроне появились крытые навесы с прилавками для продажи продуктов проезжающим.

***

Из событий культурной жизни района наиболее значительным стала постановка на сцене железнодорожной школы комедии "Без вины виноватые". Она была организована товариществом драматических артистов и актерами-любителями и посвящена 20-летию со дня смерти *А.Н. Островского.*

В августе Новониколаевск посетила знаменитая певица *Анастасия Вяльцева*, исполнительница романсов и русских песен. К ее приезду между улицей Сибирской и Обским проспектом (ныне – Комсомольский проспект), на пустыре (теперь это часть площади Кондратюка), среди деревьев соорудили летнюю эстраду со скамейками и оградой. Позже на этом месте был создан городской сад.

Тогда же, в **1906 году**, был утвержден первый для того времени генеральный план Новониколаевска. Он состоял из трех локальных структур с нумерацией и границами кварталов, соответствующих трем районам города: Привокзальному, Центральному, Знаменскому. Районы со своими сетками улиц, нумерацией кварталов, в виде самостоятельных образований отображали ландшафтные особенности местности: рельеф, овраги, реки. Они были развернуты один относительно другого под некоторым углом и имели размеры и форму, обусловленные наличием удобных для застройки земель.

Поэтому именно **1906 год** следует считать официальным годом образования Железнодорожного района г. Новосибирска. К этому времени территория района была почти полностью застроена и освоена для жизнедеятельности его населения.

Сокращенное наименование района "Вокзальный" просуществовало до 1932 года. Затем он был переименован в Дзержинский, в 1936 году – в Кагановический, в 1957 – в Железнодорожный. Его северная граница по улице Ногина и железнодорожному пути была несколько изменена в 1940 году в связи с образованием Заельцовского района.

В отличие от хаотичной застройки других районов города, усадьбы домовладельцев Привокзального образовали улицы и кварталы на четко обозначенных прямолинейных направлениях.

Железнодорожный узел станции Обь представлял собой сложную по плану схему и занимал большую территорию. Трассы основной дороги и железнодорожных веток к грузовым воротам, пристани, лесозаводу проходили по насыпям в глубоких выемках, по мостовым переходам через овраги.

К железнодорожному узлу тянулись улицы жилых домов. За счет железнодорожного ведомства были возведены компактные застройки: жилые, общественные, здания контор управления и вспомогательные производственные сооружения.

Были открыты отделения Сибирского торгового банка, Государственного банка, Русско-Азиатского банка, Русского банка для внешней торговли, агентуры Нижегородского и Ярославско-Костромского земельных банков. Начали работу иностранные фирмы "С.Х. Рандруп", "Лунд и Петерсон", "Осборн" и другие, которые через сеть своих контор занимались экспортом сливочного масла. Иными словами, на рубеже XIX–XX веков Новониколаевск стал крупнейшим в Западной Сибири пунктом международного капитала.

В январе 1908 года в Новониколаевске появился первый городской общественный транспорт – дилижанс. Это был многоместный крытый экипаж, который перевозил пассажиров, багаж и почту. Движение он начинал от Николаевского (ныне – Красного) проспекта по Межениновской, поворачивал на Михайловскую и по Кузнецкой (сегодня обе они – улица Ленина) поднимался к Базарной (ныне – улица Ленина) площади.

Первая трамвайная линия в 1934 году также была проложена через улицу Челюскинцев. Затем трамвай был заменен троллейбусом.

Открытый 1 октября 1955 года музей Новосибирской городской телефонной станции – НГТС – позволил жителям и гостям города убедиться, что уже в XIX веке в Новониколаевске существовало несколько десятков телефонных номеров. В 1906 году вступила в действие Новониколаевская телефонная станция. Устройством телефонной сети на 726 номеров, протяженностью в 43 версты, занималось городское пожарное общество. Плата за телефон составляла 75 рублей в год. Кроме станции действовали подстанции, расположенные на вокзале станции Обь, а с 1912 года – на станции Алтайская. В городе имелось два таксофона.

На улице Фабричной работали заводы фруктовых вод "Богемия" и пивоваренный, на улице Туруханской (ныне – Ленской) – макаронный завод, на улице Вокзальной (ныне – Шамшурина) располагались два склада пива иногородних заводов. Также были оборудованы склады керосина, мазута и нефти.

Помещение для хранения крупчатки окрестных мельниц находилось на улице Ассинкритовской (ныне – Чаплыгина). Мукомольные мельницы: Алтайской фабрично-промышленной компании, Южно-Алтайской компании, компании "Сибирский мукомол" – при станции Новониколаевск располагались на Фабричной.

На территории района появилось много частных мастерских и других заведений: экипажная мастерская на улице Кузнецкой (Ленина), колбасное производство на Дворцовой улице (Революции), фотосалон на улице Гудимовской (Коммунистической), шапочная мастерская с магазином на Ассинкритовской (Чаплыгина), физико-механическая и велосипедо-автомобильная мастерские на улице Гондатти (Чаплыгина). Механическая столярная мастерская на улице

Кабинетской (Советской) была оборудована 8 различными механическими станками. Она же предлагала услуги по внутренней отделке домов и магазинов. При мастерской имелись две специальные сушилки, способные высушить за 7 дней около вагона леса. Владелец мастерской *Быков* пояснял заказчикам, что все механизмы работают "при нефтяном двигателе в 22 силы".

Мельница владельца лесозавода *А.С. Чернышева* (Чернышевский спуск) вырабатывала сеянку.

На улице Болдыревской (Октябрьской) была построена почтово-телеграфная контора, благодаря чему значительно выросло количество корреспонденции, отправляемой горожанами во все концы России и за ее пределы. Так, в 1900 году ушло 88 писем, 5 открыток, 11 телеграмм, а в 1910 году – 3146, 572, 131 соответственно.

Обществом "Патронат" был учрежден благотворительный приют "Ясли".

20 сентября 1906 года открылась женская гимназия *Павлы Алексеевны Смирновой* с четырехлетним сроком обучения. Она располагалась в двухэтажном здании, принадлежащем купцу *Федору Маштакову* на улице Асинкритовской (ныне – Октябрьской). Сейчас в этом здании располагается ОАО «Завод Молочный "Новосибирский"». Благодаря Ф. Маштакову и его братьям, была значительно расширена однопрестольная церковь во имя Покрова Пресвятой Богородицы – небесной покровительницы и защитницы России. Эта церковь в 1901 году стала третьим храмом в городе.

Позднее гимназия переехала в дом № 11 на улице Ленина (тогда – Кузнецкая), срок обучения в ней увеличился до 8 лет. Находясь в трехэтажном деревянном здании с кирпичным цокольным этажом, принадлежащем купцу *Ивану Сурикову*, гимназия имела лучшую в городе библиотеку для учащихся и для учителей, прекрасно оборудованные кабинеты. Обучение вели талантливые педагоги.

21 сентября начались занятия в реальном училище, готовящем юношей для поступления в вузы. Оно заняло небольшой кирпичный дом на пересечении современных улиц Советской и Вокзальной магистрали. Теперь здесь – здание проектных институтов ОАО "Новосибгражданпроект", ОАО "НИИКЭ" и других организаций.

Кроме женской гимназии, учительской семинарии, подготовительных классов для средних учебных заведений, в районе работали одно- и двухклассные начальные школы: десять "училищ" – так их тогда называли. Были открыты две крупнейшие в городе библиотеки: имени Н.В. Гоголя и имени А.П. Чехова .

Кроме учреждений образования при станции Обь и в Переселенческом пункте действовали объекты здравоохранения: прием граждан

Панорама Железнодорожного района (современный снимок)

вели 8 частных врачей разных специальностей, 2 акушерки. В Привокзальном районе работали 2 ветеринарных врача и 1 фельдшер.

Имелись и так называемые места развлечений: общественное учреждение – Александровский сад на улице Фабричной (от Общества попечения о народном образовании) – и частное учреждение – сад "Альгамбра" на улице Сибирской.

Хронология и факты подтверждают: наименьшая часть будущего мегаполиса действительно стала главным зачинателем дальнейшего роста и могущества славного Новосибирской.

Сегодня площадь района составляет 7,52 квадратных километра, количество населения – 63 тысячи человек, а численность работающих в районе – 74 тысячи человек. Обеспеченность торговыми площадями в районе на одного жителя в три раза выше, чем в целом по городу.

На территории района находятся следующие объекты жизнеобеспечения города: железнодорожный вокзал, станция "Новосибирск-Главный", речной порт, "Горводоканал", "Новосибирскэнерго", "Сибирьтелеком".

Что в имени тебе моем: улицы, по которым ты идешь каждый день

Нечасто мы задумываемся над именем улицы: в чью честь она названа, о каких событиях напоминает, а между тем это большой информационный пласт, изучив который, можно многое узнать об истории района, города, страны.

В названиях улиц Железнодорожного района просматривается не только историческое прошлое (например, улицы Движенцев, Лесозавод 1/2, 1905 года), многие улицы частного сектора подсказывают, откуда пришли в Сибирь их создатели: Шадринская, Оренбургская, Самарская, Саратовская, Славгородская и многие другие. Есть и такие, в названиях которых отражены особенности места их нахождения: Понтонная, Перекатная, Затонная, Казарменная... или Больничный, Островной, Тоннельный переулки.

В начальный период застройки Вокзальной части Новониколаевска, в отличие от Центральной и Закаменской частей, улицы именовались как населенные пункты Сибири и Алтая: Сибирская, Бийская, Барнаульская, Енисейская, Иркутская, Томская, Омская, Бурлинская, Туруханская, Ленская, Красноярская...

В этой главе рассказано о некоторых из них – о центральных, градообразующих, и о небольших, "спрятанных" в глубине района. Рассказано об истории их появления, о судьбах людей, неразрывно с ними связанных, и о событиях, повлиявших на эти судьбы.

Вокзальная магистраль

Сегодня Вокзальную магистраль (ранее – Семипалатинскую) без преувеличения можно назвать главной улицей Железнодорожного района. Она была включена в Генеральный план развития Новосибирска в 1927 году. Утверждение проекта застройки улицы состоялось в 1951 году (архитектор *В. Петровский*).

Трудно себе представить, но старожилы рассказывают, что там, где сейчас находится ЦУМ, был сосновый бор, озеро, по берегам которого росло видимо-невидимо земляники. Затем из сосен того же бора строили дома улиц Ленской, Бурлинской, Иркутской, Красноярской...

Монументальный жилой дом № 2, построенный в 1953 году, – первенец будущей магистрали (архитектор *К. Митин*). Он положил начало застройки южной стороны улицы.

Управление Западно-Сибирской железной дороги

Благодаря замечательной работе архитекторов ОАО "Новосибгражданпроект" (*А. Агафонов, В. Бородкин, Л. Графов, В. Зонов, Л. Малышев, С. Митюшев, В. Семчук*, инженер *Е. Толмачев* и др.), в 1987 году выросли группы жилых многоэтажных домов (в 8, 10, 13 этажей). Фасады новостроек разнообразны по оформлению, цветовой гамме вывесок, витрин.

В зданиях № 12 и 14 несет вахту аппарат управления Западно-Сибирской железной дороги. Главные фасады этих зданий, один против другого, выходят на улицу Урицкого.

Известный далеко за пределами региона *институт "Новосибгражданпроект"* размещен в многоэтажном здании на Вокзальной магистрали, 16. Это монументальное строение завершает правую сторону магистрали.

Гостиница "Новосибирск"

Гостиница "Новосибирск" на привокзальной площади занимает, в градостроительном отношении, ответственное место – является ведущим сооружением, масштабным ориентиром начала левой стороны Вокзальной магистрали (архитектор *В. Красовский*, инженер *В. Рождественский*). Это здание под № 1 принято в эксплуатацию в конце 80-х годов. Возводил высотку

трест "Сибакадемстрой". Это уникальное сооружение в 25 наземных и 2 подземных этажей более 15 лет украшает привокзальную площадь города.

На Вокзальной магистрали расположено и старейшее торговое предприятие Сибири – *ЦУМ-Новосибирск*. Оно было принято Государственной комиссией к эксплуатации 4 января 1967 года, а 2 марта того же года предприятие приняло первых посетителей.

В доме № 11 – филиал областного краеведческого музея "Природа Новосибирской области". Он был открыт 10 апреля 1910 г. на улице Гудимовской (ныне – Коммунистическая, 17).

Дом № 15 – монументальное здание Сибирского государственного проектно-изыскательского института по транспортному строительству – "Сибгипротранс". Начинался он в 1935 году как "Сибстройпуть", а коллектив института участвовал в проектировании железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке, во время войны восстанавливал Белорусскую и Брест-Литовскую железные дороги, в 1945 году – стальную колею в Манчжурии. После войны строил дороги на Алтае, принимал участие в проектировании железнодорожного пути Абакан–Тайшет. Впервые в стране внедрил переменный ток промышленной частоты для электрических видов тяги. В коллективе ОАО "Сибгипротранс" работали инженеры *Александр Иванович Кошурников, Алексей Диомидович Журавлев, Константин Аристидович Стофато* и многие другие. Мужественные изыскатели погибли в ноябре 1942 года при исполнении служебного долга на обследовании варианта трассы железной дороги Абакан–Тайшет. Имена строителей стальных магистралей на все времена вписаны в анналы истории.

ЦУМ-Новосибирск

Проспект Димитрова

Современнику трудно поверить, что в стародавние времена на территории нынешнего проспекта Димитрова, от площади Кондратюка до реки Оби, был большой овраг. Когда образовался Новониколаевск, овраг превратился в лог: днище стало плоским, а склоны – пологими и покрылись дерном. Через лог, названный Михайловским, примерно там, где теперь ДК им. Октябрьской революции, построили мост, который вел к станции Обь, ныне Новосибирск-Главный.

Было время, когда новониколаевцы называли Михайловский лог "Крысиной рекой". Крыс в городе было всегда много: сказывались многочисленные купеческие склады, конюшни, сараи, погреба, баржи с зерном на Оби.

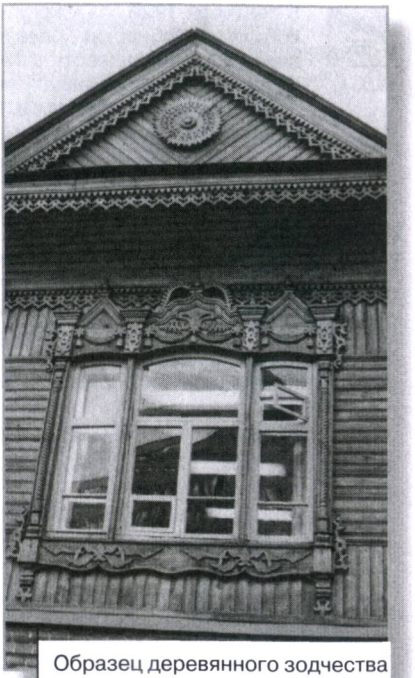
В ходе городского строительства лог засыпали, но в том месте, где проспект Сталина (ныне – улица Ленина) поворачивал к привокзальной площади, бурлили потоки сточных вод. Они вымывали из сооруженного в логу бревенчатого водоотбойника крысиные семьи. Сотни их мелькали в волнах облицованного толстыми досками стока и уносились потоком. Впереди крыс ждал ливневый коллектор, ждали жадные до свежей крысятины сомы, налимы и щуки.

26 июля 1928 года в Михайловском логу была закончена постройка первой очистительной станции города, пропускная способность которой 30 тысяч ведер в сутки.

Второй коммунальный мост, получивший название "Димитровский", частично относится к Железнодорожному району. Это сложное инженерное сооружение, имеющее несколько транспортных развязок. Длина проезжей части – 701 метр, ширина –

Димитровский мост

30 метров. Проектное задание на мост разрабатывалось в "Сибгипротрансе" под руководством *Е. Баранова*. Подходы к мосту проектировались в Новосибгражданпроекте (руководитель *Е. Наумов*). По конструктивному решению мост уникален: он цельносварной, элементы моста не имеют болтовых соединений. Около 25 километров сварных швов наложены на стальные конструкции моста. Опорные части сооружены из специального стального литья повышенной прочностипоставленных заводом "Тяжстанкогидропресс","Сибсельмаш", "Уралмаш"(г. Екатеринбург).



Образец деревянного зодчества на улице Красноярской

Строили мост рабочие и специалисты мостоотряда № 38 треста "Мостострой-2" (ныне – ОАО "Сибмост"), а также треста "Дорстрой", "Связьстрой", "Сибэлектромонтаж" и ряда других организаций. 4 ноября 1978 года мост и весь комплекс сооружений были открыты для движения транспорта.

В 1968 году началось сооружение проезжей части проспекта Димитрова. На краю правого склона Михайловского лога, где начиналась улица Красноярская, был построен дом № 3 – замечательный образец деревянного зодчества. И сейчас он привлекает внимание не только красотой резных оконных наличников, розеток на фронтонах крыши и кружевных карнизов, но и тем, что вполне вписывается в архитектурный ансамбль современной застройки.

Дом № 7 проспекта – солидное здание, построенное для крупных проектных организаций: ОАО "Сибэнергомонтаж", АООТ "Запсибсетьэнергопроект", ОАО "Сибэнергострой", АООТ "Новосибирсктеплоэлектропроект".

В многоэтажном здании № 4 находился Сибирский научно-исследовательский институт метрологии.

5 сентября 1929 года, когда Новосибирск был центром Сибирского края, Сибирская краевая палата мер и весов, существовавшая в Новониколаевске с 1925 года, преобразована в Западно-Сибирскую краевую палату мер и стандартов. Ее задачи – проверка и клеймение приборов, проведение метрической реформы, наблюдение за внедрением стандартов и качеством продукции.

Позднее был образован комитет по делам мер и весов при Новосибирском облисполкоме. В суровые дни августа 1944 года на базе четырех лабораторий комитета был создан институт метрологии. СНИИМ является ведущей организацией прецизионных измерений различных параметров. Здесь разработано большинство существующих методов и средств измерений.

Кроме научной работы институт осуществляет проверку мер и измерительных приборов, контроль над состоянием средств измерений на предприятиях, за внедрением и соблюдением стандартов, проверку качества отечественной и импортной продукции.

На проспекте также находятся такие организации всероссийского масштаба, как "Сибмост" (бывший трест "Мостострой-2"), ОАО "Сибмосткомплект".

Улица Нарымская

Как часть транспортной магистрали "Нарымская–Плановая–Жуковского" улица была сооружена в конце 70-х – начале 80-х годов XX века. В пределах Железнодорожного района она простирается от площади Кондратюка до площади Трубникова.

Тридцатиметровое полотно асфальта проезжей части, после пересечения с улицей Челюскинцев, плавно опускается

Улица Нарымская

в ложе с высокими откосами, где возвышаются современные здания Челюскинского жилмассива. Проект этой застройки был выполнен в 1974 году в ОАО Проектный институт "Новосибгражданпроект" архитекторами *Г. Гавриловым, А. Воловиком, Е. Нагорской, А. Михайловым*, инженерами *В. Требушевским, И. Волковой, Г. Забродиной*. Первый дом – "Трехлистник" – построен в 1978 году.

В доме № 23/1, где теперь установлена мемориальная доска, жил выдающийся скульптор, Заслуженный художник России *Вадим Вячеславович Телищев* (1921–1997), участник Великой Отечественной войны. Проживая в Новосибирске с 1963 года, он в разное время преподавал в Сибирском строительном и педагогическом институтах.

Скульптурная секция Новосибирского отделения союза художников России при непосредственном участии в ее создании *В.В. Телищева* была признана лучшей в Сибири.

Улица Челюскинцев

В 1897 году изрядно поредевший при строительстве железнодорожной станции сосновый бор, что тянулся вдоль берега Оби, продолжал стонать под натиском пил и топоров: прорубалась широкая просека очередной улицы пристанционного поселка. Об этом извещала дощечка, прибитая к одной из сосен: **улица Меженинновская**. Росла эта сосна примерно там, где стоит сейчас дом № 5 на улице Челюскинцев.

Николай Павлович Меженинов (1838–1915) – крупный строитель железных дорог в России. После учебы на физмате в МГУ окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения. Работал начальником дистанции пути, участвовал в изыскании новых железных дорог в европейской части России. Строил Самарско-Златоустовскую железную дорогу. В июле 1887 года был назначен начальником изысканий, а потом – руководителем строительства Среднесибирского участка железной дороги. В 1884 году выезжал в США для изучения опыта железнодорожного строительства.

Строительству железных дорог Сибири посвятил 13 лет. Н.П. Меженинов участвовал в строительстве станции Обь и собора Александра Невского. Жители Новониколаевска в его честь назвали одну из улиц Межениновской (ныне – улица Челюскинцев), а под Томском и сегодня есть железнодорожная станция Межениновка.

Через некоторое время улице было дано уже другое имя, потому что вместе со всей страной наш город за короткий период пережил очень многое: войну с Японией, Первую мировую войну, Октябрьскую революцию, коллективизацию, индустриализацию. Все эти события навсегда оставили в Новосибирске свой след.

Челюскинский жилмассив

Одним из знаменательных событий того времени был спуск в 1933 году на воду ледокола "Челюскин" водоизмещением 7500 тонн. Он был назван в честь *Семена Ивановича Челюскина*, русского полярного исследователя, который в 1741–1742 годах обследовал и описал 1600 км берегов морей Лаптевых и Карского, достиг северной оконечности Евразии (мыс Челюскин) и сыграл главную роль в открытии полуострова Таймыр.

Ледоколу "Челюскин" предстояло за одну навигацию пройти по Северному морскому пути от Мурманска до Владивостока. Руководил экспедицией выдающийся ученый-полярник *О.Ю. Шмидт*, капитаном ледокола был *В.И. Воронин*. В начале ничего не предвещало беды, но Север коварен. 13 февраля 1934 года в Чукотском море "Челюскин" был раздавлен льдами. Участников экспедиции, а их было 104 человека, высадили в "белое безмолвие". Мужественные люди обустроили на льду аэродром и стали ждать помощи. И она пришла буквально с неба – спасателями "челюскинцев" стала семерка отважных летчиков: *Михаил Водопьянов*, *Иван Доронин*, *Николай Каманин*, *Сигизмунд Леваневский*, *Анатолий Ляпидевский*, *Василий Молоков*, *Маврикий Слепнев*.

За спасательной операцией, затаив дыхание, следила вся страна. Когда же все благополучно завершилось, людскому ликованию не было предела. Летчики, проявившие в те дни мужество и профессионализм, стали первыми в СССР Героями Советского Союза, получив высшую степень отличия за заслуги перед государством и обществом.

16 июня 1934 года из Владивостока через Новосибирск в Москву проследовал поезд с героями ледовой эпопеи. На привокзальной

площади в тот день состоялся многолюдный митинг, где стихийно возникла идея назвать в честь события, всколыхнувшего всю страну, одну из улиц нашего города.

Вскоре решением Новосибирского горсовета улица Межениновская была переименована в улицу Челюскинцев.

Шестиполосная магистраль – улица Челюскинцев – берет начало от привокзальной площади, поднимается к центру города, заканчивается на пересечении с улицей Советской (ее продолжение – улица Гоголя).

Жилой дом № 2 построен в 1952 году (архитектор *К.И. Мишин*), наличие собственной котельной сделало его в свое время отличным от уже построенных домов.

Здание № 50 принадлежит ФГУПП "Инженерная геодезия" федеральной службы геодезии и картографии Российской Федерации. Начальником проектного отдела этого предприятия работал известный писатель Новосибирска *Григорий Анисимович Федосеев*, на книгах которого воспитывалось не одно поколение восторженных мальчишек и девчонок.

Этому же предприятию отдал лучшие годы жизни *Константин Константинович Сухарев* – известный шахматист, Почетный председатель Новосибирской областной шахматной федерации, автор статей и очерков о древней игре, автор сборника стихов "Жемчужина родного края", в котором воспеты сказочная красота Саянских гор и подвиги геодезистов.

Завершает четную сторону Челюскинской магистрали сооружение оригинальной конструкции: железобетонный венчик кафе "Лепесток".

Дворец культуры железнодорожников (ДКЖ)

Новосибирский цирк

Нечетная сторона улицы начинается с жилого дома № 3. Примерно на этом месте ранее находилась привокзальная Пророко-Даниловская церковь.

Здание под № 11 – Дворец культуры железнодорожников – построено по проекту архитектора *В. Семейко* и введено в эксплуатацию в октябре 1977 года. Сцена Большого зала на 1100 мест лишь на несколько метров уступает сцене Театра оперы и балета. Во Дворце есть кинозал, развиты клубная и спортивная зоны.

12 февраля 1971 года на улице Челюскинцев засияли огни цирка. Архитекторы этого необычного сооружения: *С. Гольфер*, *Г. Накриенко*, *Г. Бурханов*. Помещение может быть использовано не только как цирковая арена, но и в качестве киноконцертного зала, зала массовых собраний, для проведения спортивных представлений, выставок. Вместимость зала – 2300 мест.

Переезд Бурлинский

У дома № 11 улицы Железнодорожной через Транссибирскую магистраль есть переезд, называется он Бурлинским. Было время, когда с озера Бурла, что на Алтае, обозами возили соль. Так и закрепилось это необычное название переезда.

Бурлинский переезд спускается круто вниз: там находится вагонное и локомотивное депо станции. Здесь сотрудниками этих предприятий увековечена память 60 павшим в Великой Отечественной войне товарищам – установлен мемориальный ансамбль.

На высоком обелиске в виде штыка, уходящего в небо, на мраморных досках фамилии и имена погибших воинов. Слева от обелиска, на

постаменте фигура скорбящей Матери. Справа – фигура воина, опустившегося на одно колено, в одной руке держащего приспущенное знамя, а в другой – автомат. В память о тех, кто отдал жизнь за Родину, на обелиске высечены такие слова:

Свершив великий подвиг ратный
Во имя мирной тишины,
Ушли вы в вечность безвозвратно,
России верные сыны.
Но нет! Вы нами не забыты –
Возмездие дано сполна.
И сохранят в веках граниты
Нам дорогие имена.

Улица Владимировская

Улица Владимировская берет начало от улицы Фабричной и тянется до границы с Заельцовским районом.

В 90-х годах XIX века здесь отводились места для строительства домов руководителям станции. Дома строились просторными: были надворные постройки, коровники, сеновалы, сараи для дров и погреба.

Улица была проложена через сосновый бор высокого берега реки. На берегу оборудовались индивидуальные пляжи, купальни, лодочные причалы.

С пуском динамо-машины при железнодорожном депо дома на Владимировской получили электроосвещение. Когда об электричестве в центре города еще мечтали, здесь, вдоль деревянных тро-

Улица Владимировская

Военно-сухарный завод

туаров, появились фонари. Первая в городе мощеная дорога была на Владимировской. Был построен клуб для железнодорожных служащих с бильярдом и театральной сценой, где ставили пьесы учителя, служащие и рабочие, а заезжие знаменитости выступали с концертами. Центром культуры для населения Нахаловки была школа для детей железнодорожников, одна из первых и самых крупных в городе.

Казармы из кирпича для солдат железнодорожного батальона, в сравнении с постройками из дерева, производили неизгладимое впечатление на обывателя. Они сохранились до нашего времени. Сейчас их занимает психиатрическая больница № 3.

В 1903 году за речкой Первой Ельцовкой строили сухарный завод военного ведомства. На левом берегу этой речки – маслобойный завод, керосиновые склады. Все это привело к увеличению потока людей и гужевого транспорта. Возросло движение поездов на станции. Появилась необходимость пробивки тоннеля под главными железнодорожными путями. В створе улицы Сибирской, в 1913 году тоннель был построен. Он и теперь служит путепроводом с улицы Шамшурина на Фабричную и Владимировскую.

Из-за ступенчатого профиля склона к берегу реки Оби улицы, поперечные по отношению к улице Владимировской, получили к своим названиям пояснительное "спуски".

Спуск Владимировский

Спуск берет начало от железнодорожных путей станции Новосибирск-Главный и круто спускается к берегу Оби. Здесь расположены Дорожная клиническая больница ЗСЖД, Научно-исследовательский

институт терапии СО РАМН и специализированное конструкторское бюро медицинского приборостроения СО РАМН.

Улица имени И.И. Волоколакова

От красавицы Оби, в сторону улицы Владимировской, поднимается, преодолевая уступы берегового склона, улица *Ивана Ивановича Волоколакова* (бывшая Большая Лесная).

С весны 1892 года, десятилетним пареньком, **Ваня Волоколаков** помогал отцу, Ивану Андреевичу, строить железнодорожный мост через Обь. К зиме они перебрались на правый берег реки, где работали на строительстве объектов станции Обь.

После освобождения Новониколаевска от колчаковцев в декабре 1919 года, Иван пришел на восстановление железнодорожного транспорта. Неутомимого работника видели на важнейших стройках города: на лесах железнодорожного вокзала, на закладке фундамента Института инженеров железнодорожного транспорта, на возведении Дворца культуры в поселке станции Инской, на строительстве зданий управления Западно-Сибирской железной дороги. Сначала просто рабочий, потом прораб треста "Стройпуть", он строил надежно. Более двадцати поощрений было вписано в трудовую книжку И.И. Волоколакова. Министерство путей сообщения отметило его труд знаками "Почетный железнодорожник" и "Отличный строитель".

Избирая Волоколакова депутатом городского Совета в 1936 году, рабочие сказали: "Потому надумали избрать тебя, что знаем, – будешь все делать и решать так, как нужно городу и всем нам". И рабочие не ошиблись: долгие годы Иван Иванович занимался депутатскими делами. Особенно помог он людям в годы военного лихолетья.

Будучи в преклонном возрасте, народный депутат в последний раз взошел на трибуну и передал эстафету молодым: "Мне хочется отметить ваши успехи и сказать: любите, берегите все, что создано в нашем городе, украшайте Новосибирск!".

Улица имени Максима Горького

Улица берет свое начало от линии железной дороги и заканчивается после пересечения с улицей Семьи Шамшиных. Раньше она называлась Тобизеновская.

Максим Горький (Алексей Максимович Пешков, 1868–1936) – русский советский писатель и общественный деятель. Основоположник литературы социалистического реализма, литературный критик и публицист. Инициатор создания Союза писателей СССР.

27 августа – 1 сентября 1934 года в Москве проходил I съезд Союза советских писателей. В его работе участвовали делегаты от Западной Сибири: *В. Вегман, В. Итин, А. Коктело*. По окончании съезда Горький пригласил делегатов от Сиби-

ри для обсуждения вопросов сибирской литературы. Тогда же был выработан ряд конкретных предложений, в том числе издание в Москве сибирских альманахов под редакцией М. Горького.

Улица Депутатская

Улица Депутатская начинается от железнодорожных путей и заканчивается у реки Каменки.

На этой улице, в усадьбе под № 30, много лет назад предприимчивым *И.Т. Семеновым* было создано нужное для жителей Новониколаевска предприятие – мыловаренный завод.

Тогда улица называлась Бийская, но за время своего существования, как ни одна другая в нашем районе, она неоднократно переименовывалась.

Жителям Новосибирска 20–30-х годов XX века хорошо было известно имя **Вениамина Давидовича Вегмана**. Старый большевик и политический ссыльный, он с 1922 года до конца жизни работал в Новосибирске, пользовался в Сибири большой популярностью, был известен в Москве.

В.Д. Вегман заведовал Сибирским архивом, Сибирским отделом литературы и печати, был председателем Общества изучения Сибири и ее производительных сил. Он возглавлял Новосибирскую секцию научных работников, Сибирскую книжную палату, был членом бюро Сибирского краевого комитета ВКП (б), членом редколлегии журнала "Сибирские огни", одним из редакторов и авторов Сибирской энциклопедии. Вегман известен и как историк Октябрьской революции и Гражданской войны.

В августе 1933 года общественность широко отметила его 60-летие, в связи с чем Новосибирский городской Совет постановлением от 6 августа присвоил его имя улице Бийской и школе № 24. Но уже в 1936 году В.Д. Вегман был арестован. В ссылке он обрел болезнь горла: дышать и говорить ему приходилось при помощи выведенной наружу серебряной трубочки. Во внутренней тюрьме Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) он пробыл недолго: вырвав трубочку из горла, Вениамин Вегман покончил с собой.

И уже 9 августа 1936 года Горсовет постановил переименовать улицу Вегмана в улицу имени Героя Советского Союза *Георгия Байдукова.*

Георгий Филиппович Байдуков родился в 1907 году на разъезде Тарьяша Транссибирской магистрали. Детство и юность провел в Новосибирске на улице Широкой в Ленинском районе.

В 1936–1937 годах совершил беспосадочные перелеты по маршрутам Москва–о. Удд–Москва и Москва–Северный полюс–Ванкувер (США) вместе с *В.П. Чкаловым* и *А.В. Беляковым*. В годы Великой Отечественной войны Г.Ф. Байдуков командовал авиа-

ционной дивизией и авиационным корпусом. Автор книг о полетах в Америку.

Однако в угоду времени и политическим амбициям снова понадобилось вычеркнуть из памяти народа героические имена, и улица Байдукова превратилась в обезличенную Совнархозовскую, а позднее – в Депутатскую.

Улица имени Ф.Н. Ивачева

Улица Ивачева (бывшая Транспортная) тянется от Комсомольского проспекта, вдоль линии железной дороги, до площадки, где установлен памятник-паровоз.

Федор Николаевич Ивачев родился в Колывани 5 сентября 1908 года в семье охотника. Достиг больших успехов в спорте, за что ему, первому из новосибирцев, в 1939 году было присвоено звание мастера спорта. Он один из зачинателей массового физкультурного движения в городе. В 1939 году на всесоюзном соревновании по лыжам в беге на 50 километров он занял третье место. Позже Федор Николаевич воевал на Холхин-Голе. Во время Великой Отечественной войны был командиром стрелкового лыжного батальона. Освобождая Калинин, участвовал в разгроме немцев под Москвой. Погиб 18 декабря 1941 года в Калужской области в бою за деревню Андреевку Тарусского района. Посмертно награжден орденом Ленина. В Колывани, где он родился, и в Новосибирске проводятся лыжные гонки его имени.

Имя Ф.Н. Ивачева не забыто его земляками: оно сохранено для будущих поколений в названиях улицы и лыжной базы Железнодорожного района.

Улица Коммунистическая

Улица Коммунистическая (бывшая Гудимовская) начинается у железнодорожной линии, заканчивается у долины реки Каменки.

Еще с начала XX столетия улица Гудимовская была известна далеко за пределами города: здесь находилось "Новониколаевское подворье", принадлежащее купцу *И.Т. Сурикову.*

Здание № 17 построено в 1900 году купцом *Коганом.* После перестройки и переоборудования в 1937 году купеческий дом стал использоваться как родильный. А в 1999 году родильный дом № 1 был реорганизован в Центр планирования семьи и репродукции имени *А.П. Гумилевского.*

Александр Павлович Гумилевский (1882–1959), врач. После службы в царской и Красной армиях, с 1919 года работал на посту санитарного врача Новониколаевска, позднее был назначен главным врачом Центрального родильного дома. Имя высококвалифицированного акушера-гинеколога по праву заняло место на страницах учебников по акушерству.

По воспоминаниям знавших его, А.П. Гумилевский всегда, в любое время суток, был готов прийти на помощь роженицам. Доктор был удивительно интеллигентен, а в общении с пациентами и коллегами умело сочетал мягкость и требовательность. В городе он был легендой: его, одного из немногих, не затронули политические репрессии.

Проспект Комсомольский

Когда-то Обской, а сегодня Комсомольский, проспект получил свое нынешнее имя в связи с тем, что на месте современного жилого дома № 10 с февраля 1920 года находился Вокзальный районный комитет Российского Коммунистического союза молодежи, о чем повествует текст Памятной доски: "На этом месте был дом, в котором в 1920 году находился Вокзальный РК РКСМ".

Летом 1924 года на проспекте был открыт бульвар. В 1995 году, в ознаменование 50-летия Великой Победы, общественными организациями на аллее установлен памятник павшим жителям Железнодорожного района. Ежегодно, 9 мая, здесь проводятся встречи ветеранов войны и труда. У подножия памятника всегда живые цветы.

На Комсомольском проспекте, где когда-то размещался педагогический институт, ныне расположена единственная за Уралом специальная музыкальная школа (колледж) при Новосибирской государственной консерватории имени М.И. Глинки.

Улица имени В.И. Ленина

За время своего существования улица сменила не одно название: сначала была Кузнецкой, потом – Михайловской, еще позднее – проспектом Сталина. Начинается она от главной площади города и опускается в сторону реки Оби до пересечения с проспектом Димитрова, где круто поворачивает в сторону вокзала "Новосибирск-Главный" и заканчивается на пересечении с улицей1905 года.

Всегда, параллельно реальной истории Новосибирска, жила и его легендарная история: бывальщины, предания, сказки, легенды и байки. Например, есть история о том, как В.И. Ленин, следуя в сибирскую ссылку через одну из улиц Новониколаевска, увидел на резных оконных наличниках удивительный узор: скрещенные серп и молот. Это так поразило молодого Ульянова, что через много лет, когда обсуждался вопрос о гербе нового государства, он настаивал поставить в основании герба именно тот, увиденный в нашем городе узор – серп и молот...

Интересно и то, что автор первого советского герба и автор росписи потолков вокзала "Новосибирск-Главный" – одно лицо. К сожалению, замечательные росписи были погребены под слоем краски, а имя художника городом несправедливо забыто.

В 1973 году на улице Ленина, 10 был открыт продуктовый магазин типа "Универсам". Единственный в то время в городе, он был оснащен зарубежным оборудованием и использовал в работе новую систему торговли.

Особого внимания заслуживает история кинотеатра "Победа". Когда-то здание было выстроено как часть Дворца труда. Позднее оно стало кинотеатром "Пролеткино" (сокр. от "пролетарское кино"). После реконструкции здание стало самостоятельным помещением и называлось кинотеатр "Октябрь".

В середине XX века по проекту архитекторов *Г. Кравцова, Б. Биткина, А. Мордвова* была проведена очередная реконструкция и кинотеатр, теперь уже под именем "Победа", вновь начал работу в 1951 году показом фильма "Падение Берлина".

Историческую ценность представляет собой дом № 11, построенный в 1903 году, где ранее располагалась женская гимназия *П.А. Смирновой*. Недавний пожар почти полностью его уничтожил, но сейчас дом отстроен заново.

Несомненным украшением улицы является здание Областного театра кукол. При его реконструкции верх взяла мудрость и чувство профессионального такта архитекторов и строителей: начальная школа, построенная в 1911 году, полностью сохранила внешний облик. Более того, солидная пристройка к зданию – пример преемственности прекрасного в искусстве архитектуры (архитектор *А. Михайлов*, объединение "Сибакадемстрой").

Кукольный театр был открыт при ТЮЗе 1 мая 1934 года в Доме Ленина. Ныне коллектив театра известен не только в России, но и в других странах.

Кинотеатр "Победа"

Областной театр кукол (главный вход)

В 1927 году, по проекту архитектора *Ф. Бурлакова*, на улице Ленина, 24 был построен красивый каменный дом – "Клуб совторгслужащих". Уже в первый год работы более 300 детей и взрослых занимались в кружках. При Клубе была библиотека с книжным фондом 40 тысяч экземпляров. В 1937 году клубу было присвоено имя Сталина.

В годы Великой Отечественной войны в Клубе располагались ленинградские музыканты. Здесь читал лекции знаменитый *Иван Соллертинский*, известный российский искусствовед, профессор Ленинградской консерватории. В этих стенах звучал оркестр под управлением дирижера *Евгения Мравинского*, и здесь же состоялось одно из первых исполнений Ленинградской симфонии *Дмитрия Шостаковича*. В Клубе также базировался Центральный театр кукол под руководством *Сергея Образцова*.

В 1961 году Клуб переименован в Дом культуры имени Октябрьской революции. Культурные традиции, заложенные в 40-х годах, получили продолжение и в современности.

В период с 1910 по 1912 год архитектором *А.Д. Крячковым* был построен Клуб коммерческого собрания. С ноября 1917 года он назывался Домом революции, после освобождения Новониколаевска от колчаковцев – Дворцом рабочих. 15 января 1922 года оперой "Русалка" *А.С. Даргомыжского* здесь открылся Сибирский государственный театр музыкальной драмы.

Анатолий Васильевич Луначарский (1875–1933), политик, писатель, народный комиссар просвещения, посетивший Новосибирск в 1929 году, писал: «"В городе есть театр, помещается он в старом купеческом собрании, зал и сцена мало приспособлены. Но в этом помещении выступают хорошие оперная и балетная труппы. Я имел удовольствие видеть "Красный мак...". Руководителям театра удалось устроить премилый спектакль... оркестр и танцы создали постановку, которая достаточно интересна для людей столицы "Новой Сибири"...».

1 ноября 1932 года драмой немецкого экспрессиониста *Э. Толлера* "Топ-ля, мы живем!" театр "Красный факел" начал свою жизнь в Новосибирске как "стационарный Сибирский государственный театр". Организатором его был артист *В.К. Татищев*. После основания в 1920 году в Одессе, театр 12 лет работал в разных городах страны.

В 1953 году успешно прошли гастроли "Красного факела" в Москве, после чего театр стали называть "Сибирский МХАТ". Талантливый коллектив возглавляла *Вера Павловна Редлих*.

Воспитанница второй студии МХАТа, **В.П. Редлих** в 1944 году становится художественным руководителем театра. Вокруг нее объединяется группа единомышленников: режиссеры *Н. Михайлов, В. Дени, Э. Бейбутов*, художник *С. Белоголовый*, актеры *К. Гончарова, Е. Агаронова, А. Аржанов, С. Бирюков, П. Бахтин, В. Капустина* и другие. В.П. Редлих привносила в спектакли интеллигентность, достоверность, духовность. С ее именем связан период становления и расцвета "Красного факела" протяженностью 28 лет.

Летом 2004 года началась реконструкция театра, которая, однако, позволит сохранить первозданный облик здания.

Государственный академический драматический театр "Красный факел"

Улица Ленская

Улица Туруханская в 30-х годах XX века превратилась в Ленскую. На месте части Нарымского сквера и Воскресенского собора была площадь, свободная от застройки, которую называли Туруханской. Здесь был построен молитвенный дом. Затем на этом месте построили Вознесенскую церковь, освященную в 1914 году, – выдающееся произведение архитектуры, реконструированное в 1988 году.

Улица Октябрьская

Когда-то – Болдыревская, а ныне улица Октябрьская тянется от линии железной дороги, пересекает улицы Революции, Урицкого и заканчивается на стыке с Советской.

В числе исторических зданий, учреждений и организаций здесь расположены следующие: главный корпус старейшего в Новосибирске среднего специального учебного заведения – Новосибирского кооперативного техникума, школа № 3, которой присвоено имя *Б.А. Богаткова*, ее ученика, погибшего под Смоленском в Великой Отечественной войне. Там, где сейчас эта школа, было начальное городское училище, построенное в 1911–1912 годах по проекту А.Д. Крячкова, позднее реорганизованное в Новониколаевское женское училище.

Корпус Новониколаевского женского училища и приют "Ясли"

Б.А. Богатков родился в 1922 году. Рано потерял мать. Жил трудно. В школе начал писать стихи. На Всесоюзном конкурсе "Наша Родина" завоевал вторую премию. Его работы печатали в газете "Комсомольская правда", в журнале "Смена". Талантливым юношей заинтересовался писатель А.Н. Толстой и сделал Б. Богаткова своим персональным стипендиатом.

22 июня 1941 года Борис добровольцем ушел на фронт. В 1973 году Западно-Сибирское книжное издательство выпустило сборник "Единственная книга", где впервые собраны все стихи Б. Богаткова и воспоминания о нем. Имя поэта-героя носит одна из улиц Новосибирска и школа № 3, где он учился у учительницы *К.Я. Прокопьевой*, награжденной орденом Ленина. В 1977 году Б.А. Богаткову был поставлен памятник в Октябрьском районе города.

10 августа 1943 года он героически погиб в бою под Смоленском, на подступах к станции Павланово. Оставаясь поэтом до последней минуты, Борис Богатков поднял гвардейцев в атаку своей песней, в которой были и такие слова:

Все, гвардеец, в боях изведай –
Холод, голод, смертельный риск.
И героем вернись с победой,
В славный город Новосибирск!

На месте здания № 7 ранее находилось деревянное строение, где с 1907 года помещался приют "Ясли", созданный протоиереем отцом *Дмитрием Чернянским* для младенцев-сирот. Начальницей приюта "Ясли" была *Мария Васильевна Востокова*, медик по образованию, жена первого врача в городе *Михаила Павловича Востокова.*

Отец Дмитрий был настоятелем Церкви во имя Покрова Пресвятой Богородицы (улица Октябрьская, 9), примыкавшей к приюту. Покровская церковь стала третьей в городе и была построена на месте, где с ноября 1895 года размещался молитвенный дом.

Храм был заложен 29 мая 1901 года и построен на средства местных благотворителей. Освящение храма датируется 23 декабря 1901 года.

В марте 1938 года с колокольни церкви были сняты колокола и сданы для нужд индустриализации, а в 1939 году Покровский храм был закрыт. И только по ходатайству епископа Новосибирского и Барнаульского Тихона в 1993 году вышло постановление администрации Новосибирской области о передаче здания церкви в ведение Новосибирской епархии. Храм был вновь открыт и освящен на Покровский праздник в 1994 году.

Для Новосибирска эта постройка уникальна – это единственное деревянное храмовое здание в городе, уцелевшее после катастрофического пожара 1909 года.

Переулок Пристанский

Когда-то переулок был улицей Пристанской, и это была дорога к Новосибирскому грузовому речному порту – самому крупному в регионе.

Причальная бетонная стенка строилась с 1929 года. Сейчас ее длина 1200 метров. Порт оборудован причальными кранами грузоподъемностью до 10 тонн, механизированными складами.

По этим маршрутам проходят речные грузовые линии на Алтай, в Томскую область, на север Оби и трассы пассажирских портов. Порт – важнейшее звено смешанных железнодорожно-водных перевозок. Кроме мощной перегрузочной техники, АООТ "Новосибирский речной порт" оснащен транспортным и пассажирским флотом. Порт постоянно обслуживает нужды населения, организаций и предприятий города в акватории границ как города, так и области.

В развитии промышленного потенциала города большую роль сыграли мощности ТЭЦ-1, здание которой охраняется государством как памятник промышленной архитектуры.

Закладка этой станции состоялась 10 мая 1924 года. Мощностью в 1000 кВт она вступила в строй 14 марта 1926 года. Это была первая крупная электростанция Сибири. В 1967 году станция реконструирована в котельную.

Улица Революции

Бывшая Дворцовая улица застраивалась от железнодорожного пути в сторону Михайловского лога (ныне – проспект Димитрова).

Дом № 4, где ранее располагалась гостиница "Метрополь", –

Почта и гостиница "Метрополь"

памятник архитектурного мастерства неизвестного автора. Этот дом привлекает внимание разнообразным и затейливым архитектурным убранством, романтическим образом здания.

Улица имени М.Е. Салтыкова-Щедрина

Дом № 1 улицы Салтыкова-Щедрина – образец сочетания нескольких архитектурных стилей. Начало Великой Отечественной войны задержало окончание строительства этого дома. После войны были оштукатурены фасады, достроены балконы и другие элементы массивного здания.

Дом № 5 на этой же улице – еще один памятник зодчества, так называемый Дом мещанина. Меры по его сохранению принимает Государственная инспекция дорожного движения Железнодорожного района, которая его занимает.

Улица имени Я.М. Свердлова

Улица расположена параллельно Коммунистической, ранее называлась Воронцовской.

Яков Михайлович Свердлов (1885–1919). Советский государственный и партийный деятель. Участник революции 1905–1907 годов на Урале. Секретарь ЦК партии большевиков. Участник подготовки Октябрьской революции в Петербурге. Председатель Комитета по выработке первой Конституции СССР.

Улица Сибирская

Улица Сибирская начиналась там, где был пробит тоннель под железнодорожным полотном в 1913 году. Кварталы новой застройки ликвидировали бóльшую часть этой улицы.

Теперь она начинается от арки дома № 3 по Вокзальной магистрали и заканчивается на пересечении с улицей Советской.

На этой улице работает городская библиотека им. А.П. Чехова. В 1998 году при библиотеке начал работать Центр национальных культур.

Улица Советская

Улица Советская (бывшая Кабинетская) начинается от Спартаковского моста и заканчивается на перекрестке с улицей Железнодорожной. Нашему району принадлежит нечетная сторона этой улицы.

Многие жилые дома и здания общественного назначения, расположенные здесь, являются архитектурными памятниками. В некото-

рых из них жили и работали известные деятели культуры и искусства. Так, дом № 25 хранит память о *Е.М. Ярославском* – пламенном пропагандисте и публицисте, одном из основателей журнала "Сибирские огни".

Емельян Михайлович Ярославский (1878–1943). Советский государственный и партийный деятель. Член партии с 1898 года. Участник революций 1905–1907 и 1917 годов. В 1934–1939 годах – секретарь ЦК ВКП(б). Член центрального исполнительного комитета СССР. Академик АН СССР.

В 1923–1924 годах под руководством и по проекту *А.Д. Крячкова* было построено здание "Сибдальгосторг". После реконструкции и надстройки 3-го и 4-го этажей в этом здании в августе 1956 года открылась единственная за Уралом Новосибирская государственная консерватория.

Первый выпуск профессиональных исполнителей состоялся 3 июня 1961 года. Среди первых выпускников были: Народный артист СССР *В.Г. Егудин* – солист Театра оперы и балета, профессор; Заслуженный деятель искусств *В.П. Гусев* – главный дирижер оркестра Новосибирского радио и телевидения; *Е.Г. Гуренко* – ректор Новосибирской государственной консерватории имени М.И. Глинки, профессор. Перед входом в Большой зал консерватории установлен памятник гениальному композитору.

Памятник М.И. Глинке

Михаил Иванович Глинка (1804–1857), родоначальник русской классической музыки. Его оперы "Иван Сусанин" и "Руслан и Людмила" положили начало двум направлениям русской оперы – народной музыкальной драме и опере-сказке, опере-былине. Симфонические сочинения заложили основы русского симфонизма – "Камаринская", "Испанские миниатюры". М.И. Глинка – первый классик русского романса.

Здание № 33, построенное в 1914–1916 годах, также было спроектировано А.Д. Крячковым для разме-

Здание Главпочтамта

щения в нем торгового корпуса филиала Богородско-Глуховской мануфактуры, принадлежащей московским фабрикантам Морозовым. Ныне здесь находится Главный почтамт – центральное отделение почты Новосибирска.

Вот как пишет о Главпочтамте новосибирская поэтесса Нелли Закусина:

Спокойное внушительное здание
Полно печали, света и добра,
Я прихожу сюда, как на свидание,
К своим далеким Завтра и Вчера...

На стене дома № 39 укреплена мемориальная доска, посвященная сержанту-пограничнику новосибирцу *Н.С. Семенову*, который сыграл видную роль в подготовке восстания в фашистском лагере Бухенвальде 11 апреля 1945 года. Н.С. Семенов возглавлял Центр русского подполья.

Улица имени М.С. Урицкого

Бывшая улица Гондатти, а ныне – Урицкого начинается от улицы Коммунистической и заканчивается на пересечении с Вокзальной магистралью.

Моисей Соломонович Урицкий (1873–1918), деятель революционного движения в России с 90-х годов XIX столетия. Юрист. Участник революции 1905–1907 годов в Петербурге и в Красноярске.

С июня 1917 года – член ЦК партии, с октября – член военно-революционного комитета по руководству восстанием. Убит членом партии социал-революционеров.

В здании № 21 (улица Ленина, 11) создан необычный музей: собрана коллекция гармоней. Музею присвоено имя *Ивана Ивановича Маланина* – легенды Сибири, знаменитого слепого музыканта. Здесь представлены гармоники и баяны различных мастеров и времен. По существу, этот музей – "Студия сибирского баяна и гармоники", которая способствует ознакомлению с интереснейшим направлением национальной музыкальной культуры, изучению ее развития. В доме № 53 на улице Советской Маланин жил и работал.

Улица Фабричная

Улица Фабричная берет свое начало от улицы Большевистской и заканчивается плавным переходом в улицу Владимировскую.

Здесь были построены предприятия промышленности, переработки зерна, причалы для разгрузки барж с зерном, лесообрабатывающий завод, предприятия по производству фруктовых вод, растительного масла, пива и ряд других полукустарных предприятий.

Значительную территорию между рекой Обью и улицей Фабричной занимают причалы речного грузового порта. Здесь же сложился комплекс родственных предприятий: элеваторы, мельницы, хлебозавод, крупяной завод, макаронная фабрика, сопутствующие мастерские заводов и фабрик.

С 1917 года был образован Фабрично-заводской район – улицы Фабричная и Владимировская с пересекающимися с ними переулками, так называемыми "спусками". В этот район вошли Большая и Малая Нахаловки, находившиеся в границах от улицы Моцарта (ныне – Заельцовский район) до Чернышевского спуска, за исключением территории бывшего Переселенческого пункта. Позднее появился район Обская слобода – от улицы Моцарта до улицы Лесной (ныне, почти в тех же границах, – микрорайон Владимировский). Фабрично-заводской район и район Обская слобода были расформированы в середине 30-х годов XX века.

Также действует Новосибирский химический завод – завод "Пластмасс", созданный на базе оборудования Кусковского химического завода, эвакуированного из города Перово Московской области в октябре 1941 года. В годы Великой Отечественной войны он выпускал продукцию для изготовления боеприпасов. В настоящее время завод производит пластикат ПВХ, изоляционную и электроизоляционную ленту, пленку ПВХ, изделия из фторопласта и другую продукцию.

Близость речного порта и фабрик способствовали созданию товарной конторы и товарного двора с железнодорожными подъ-

Дом грузчиков (1936–1937), ныне – жилой дом Речного флота

ездными путями и складами, позднее названных станцией Новосибирск-Товарный (ныне не существует, в связи с развитием станций Новосибирск-Южный и Новосибирск-Западный).

Со стороны Оби на Фабричную улицу выходят переулки Фабричный и Пристанский.

Улица имени С.А. Чаплыгина

Ранее улица называлась Асинкритовская, затем – Рабочая. Тянется до Красного проспекта, пересекая улицы Революции, Урицкого и Советскую.

Чаплыгин Сергей Александрович (1869–1942), советский ученый, один из основоположников аэродинамики, академик АН СССР, Герой Социалистического Труда. Его основные научные труды – по теоретической механике, гидро-, аэро- и газовой механике. С.А. Чаплыгин совместно с *Н.Е. Жуковским* участвовал в организации Центрального аэродинамического института – знаменитого ЦАГИ.

Спуск Чернышевский

На берегу Оби, кроме мельницы, был построен лесопильный завод, принадлежащий А.С. Чернышеву. Для приема леса и барж с зерном он построил пристань. Позднее пристань была оборудована причалом для пассажирских судов. Пристань прослужила городу вплоть до постройки второго коммунального Димитровского моста через Обь.

Чернышевский спуск заканчивается на пересечении с улицей Понтонной. До постройки коммунального моста в летнее время

здесь устанавливался понтонный мост на левый берег Оби, а дорога к пристани застраивалась жилыми домами и производственными постройками.

Улица имени Д.И. Шамшурина

Эта улица застраивалась параллельно железнодорожным путям от бывшего Михайловского лога до поворота железнодорожной магистрали на восток и называлась Вокзальной.

Дмитрий Иванович Шамшурин (1888–1942) – профессиональный революционер, работал кровельщиком на строительстве станции Обь. Большевик, активный деятель Обской группы Российской социал-демократической партии. Был в ссылке, бежал в Новониколаевск, затем в Барнаул. Работал под именем Митяй и Малый Митяй. Погиб в годы Великой Отечественной войны, похоронен в братской могиле у главного монумента "Родина-мать" на Мамаевом кургане в Волгограде (Сталинграде).

В начале XX века на Вокзальной улице располагались оптовые склады тогда знаменитого пивоваренного завода Крюгера (г. Томск) торговца *Мариупольского.*

На улице Шамшурина расположен бывший клуб железнодорожников "Транспортник", построенный в 1926 году. Ныне здание реставрировано, но сохранило необычный, на взгляд современника, фасад. Сегодня здесь лучший в России музей Западно-Сибирской железной дороги с интереснейшими экспозициями, отражающими прошлое и настоящее. Здесь и одно из лучших книжных собраний Западной Сибири, насчитывающее более 150 тысяч единиц хранения, имеющее 10 тысяч читателей, – старейшая бибиотека города, когда-то носящая имя Н.В. Гоголя.

Улица имени П.Е. Щетинкина

В Железнодорожном районе улица Щетинкина (бывшая Барнаульская) заканчивается на пересечении с улицей Советской.

Петр Ефимович Щетинкин (1885–1927) – уроженец Рязанской земли. Защищая Родину от германцев в Первую мировую войну, за героизм и отвагу он был награжден всеми четырьмя степенями Георгиевского креста. После Октябрьской революции встал на сторону новой власти: создал партизанский отряд для борьбы с колчаковскими карателями. За боевые успехи П.Е. Щетинкин был награжден орденом Боевого Красного Знамени. После гражданской войны работал в Управлении погранвойсками Сибири. Похоронен в городском сквере Революции.

На месте здания Дворца труда, построенного в 1927 году на улице Щетинкина, 33 по проекту инженера *С. Шестова*, была обустроена

Здание Академии водного транспорта

городская спортивная площадка.
На ней 24 августа 1924 года в 10 часов состоялось открытие первого Сибирского праздника физической культуры и спорта. На праздник съехались представители Енисейской, Томской, Омской, Алтайской и Новониколаевской губерний. Праздник длился 10 дней и, вызвав большой интерес, положил начало более широкому развитию спорта в Сибири.

Перед фронтоном здания Дворца труда была площадь для митингов и собраний и сад, окруженный оригинальной фигурной оградой. В истории известен факт, связанный со строительством этой ограды: когда для ее изготовления понадобилось много медных кружочков, кто-то подал идею – чем попросту тратить медь, можно использовать теперь уже никому не нужные, царские медные деньги.

В 10-ю годовщину Октябрьской революции на парадной лестнице дворца был установлен памятник В.И. Ленину – копия скульптуры перед бывшим Смольным институтом благородных девиц в Санкт-Петербурге. В 1936 году, в связи с реконструкцией здания, фигура Ленина была вынесена на площадь перед зданием и установлена на пьедестал. Само здание надстроили на два этажа (архитекторы *И. Алексеев, Т. Бярдт*). В 30-х годах здесь же размещался Областной театр оперы и балета.

В 1951 году в Новосибирск был переведен факультет Томского политехнического института вместе со студентами 1–3 курсов. Этот факультет и составил основу Новосибирского института водного транспорта. Сейчас в этом историческом здании работает Новосибирская государственная академия водного транспорта.

Улица 1905 года

Улица 1905 года (бывшая Переселенческая) начинается от станции Новосибирск-Главный и заканчивается на перекрестке с улицей Советской.

Названием улицы увековечена память о буржуазно-демократической революции в России. Тогда трудовой люд Новониколаевска во главе с рабочими железнодорожной станции внесли свою лепту в борьбу за 8-часовой рабочий день, за увеличение зарплаты, за уважительное, человеческое отношение к тем, кто своим трудом создает богатство Родины. Эта революция была первой предшественницей переворота в октябре 1917 года.

Дом № 1 – памятник деревянного зодчества. Благодаря ООО "Союзбланкоиздат", которое в 1991 году приняло его на свой баланс, дом сохранен в первозданном виде.

Мастерство резчиков по дереву как высокохудожественное произведение декоративного искусства украшает это строение. Орнамент отличается разнообразием мотивов и совершенством исполнения. Оконные наличники и раскрытые ставни – главные элементы фасада – связывают композицию в единое целое.

Памятник деревянного зодчества конца XIX века (улица 1905 года, 1)

Любовь россиян к украшению жилья не случайна. Узоры скрашивали жизнь в суровых условиях: долгая зима, когда все покрыто снегом, обнаженные стылые деревья. Глазу не на чем задержаться... Но вот выглянуло солнце, и оживился узор, заиграл ажурными глубокими тенями. Увлекательные картины света и тени сравнимы с весенним пробуждением природы. Таким образом, мастера деревянных кружев выражали свою мечту о тепле, о радости солнечных дней.

Дом № 72 – здание бывшей мужской школы № 30, где с 1937 года размещалась школа № 137. В годы Великой Отечественной войны здесь формировалась 43-я отдельная стрелковая бригада, позднее – Иловайская ордена Ленина Краснознаменная ордена Суворова 2-й степени гвардейская стрелковая дивизия, прославившая силу и мужество сибиряков. Сейчас в этом здании учебно-производственный комбинат отдела образования района.

Бережно относится дирекция Сибирского отделения издательства "Детская литература" к дому № 33, в котором работает. Было бы странным иное отношение к ленте, затейливо "связанной" из деревянных кружев, к островерхой крыше балкончика, по которой ручейками "стекают" вниз те же кружева и мягкими широкими складками "струятся" по ограждению воздушной беседки. Узкие высокие окна с узорчатыми наличниками подчеркивают основательность постройки.

Когда-то в этом доме размещался первый райком партии большевиков Вокзального района с библиотекой-читальней и столовой, позднее – детские ясли, потом – санэпидстанция Новосибирского отделения дороги.

***

Площадь имени Н.Г. Гарина-Михайловского

Новосибирский вокзал – один из крупнейших в стране. Архитектурная трактовка, основанная на тезисе "Вокзал – ворота города", выражена мощным арочным витражом на центральной части фасада.

Площадь имени Гарина-Михайловского

Пилястра, пилястр (итал. pilastra, от лат. pila – столб) – плоский вертикальный выступ прямоугольного сечения на поверхности стены или столба, служит для членения плоскости стены

Портал (нем. portal, от лат. porta – вход, ворота) – архитектурно оформленный вход в здание

Виадук (от лат. via – дорога, путь и duco – веду) – сооружение мостового типа, возводимое на пересечении дороги с глубоким оврагом, лощиной, горным ущельем и т. п.

С 1932 по 1939 год в процессе проектирования и строительства вокзал успел претерпеть значительные изменения. Архитектор *Г. Волошинов* переработал свой же проект в 1929 году. Затем проект вновь переработали архитекторы *Г. Бархин* и *А. Гринберг*. Окончательно доработала проект новосибирская бригада под руководством *Б. Гордеева*, *Б. Биткина*, *С. Тургенева*. В заключительном варианте здание сочетает архитектурные формы классицизма:

Пригородный вокзал

колонны, пилястры, карнизы, порталы и т. п. – и конструктивизма. Например, сочетание простых кубических тел придает зданию силуэт паровоза, обращенного к востоку, что хорошо просматривается с противоположной стороны площади.

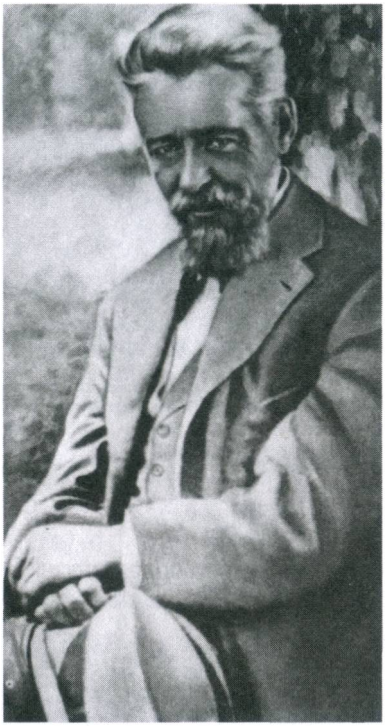
Просторные залы ожидания, кассовый зал, ресторан, вместительные камеры хранения, продуманная система информатики, тоннелей, переходов и виадуков обеспечивают пассажирам все удобства.

Сейчас площадь вновь реконструируется. Разработкой этого проекта занимались специалисты института "Сибжелдорпроект" под руководством архитектора *Ф. Буньковского.*

Здание вокзала для пассажиров пригородных поездов вошло в строй летом 2006 года. Оригинальное сооружение органично вписалось в архитектурный облик площади.

Зал оснащен информационным табло, указателями, здесь работают 20 билетных касс, к тому же теперь он имеет прямой выход к мосту со спусками к стоянкам поездов и к городскому метрополитену. Для пассажиров, пользующихся поездами повышенной комфортности, курсирующими между областными центрами, имеется сервисный центр и отдельный зал ожидания.

В недалеком будущем будет осуществлена реконструкция переходного моста: он будет застеклен для защиты пешеходов от ветра, дождя и снега.



Николай Георгиевич Михайловский (1852–1906). Родился в Петербурге в дворянской семье военного. В 1878 году окончил Институт инженеров путей сообщения по специальности гражданский инженер путей сообщения с правом производства строительных работ. Работал в Болгарии на должности старшего техника по строительству шоссейной дороги. Затем принимал участие в строительстве железных дорог на юге России: Бендеры–Самтредиа, Уфа–Златоуст, Кострома–Вятка, проводил изыскательские работы в Сибири и в других регионах.

В 1891 году Михайловский доказал экономичную неприемлемость создания и строительства перехода магистрали через Обь в районе села Колывань.

Характерные черты деятельности Н.Г. Михайловского – творческое отношение к проектированию и строительству, рациональное использование государственных средств, широкое освещение в прессе вопросов проектирования и железнодорожного строительства.

Через всю жизнь Николай Георгиевич пронес два горячих увлечения, сочетавшихся в его деятельности: строительство железных дорог и литературное творчество.

В отличие от других инженеров-изыскателей, оставшихся на строительстве Сибирской железной дороги, Н.Г. Михайловский в стройке не участвовал.

На привокзальной площади планируется установить памятник основателям города. По мнению автора, на четырех сторонах постамента должны быть рабочие, строители железнодорожного моста, укладчики насыпей, шпал и рельсов, каменщики, столяры и плотники. Выше – бюсты Белелюбского, Раецкого, Гарина-Михайловского, посреди постамента в полный рост – фигуры Будагова, Меженинова, Жандра – руководителей, которые, обвенчавшись со строительством Транссиба, как преданные сыны Отечества, отдали все лучшее – свои знания и умения – созданию транспортного узла будущего города.

Площадь имени Ю.В. Кондратюка

Имя гениального инженера и изобретателя *Юрия Васильевича Кондратюка* (наст. имя Александр Игнатьевич Шаргей) (1897–1942) неразрывно связано с Новосибирском. Здесь он в течение многих лет жил и работал, здесь впервые увидел свет его труд "Завоевание межпланетных пространств" (1929). Вот почему в 1983 году, 3 августа, Новосибирский облисполком принял решение: в доме № 24 по улице Советской открыть постоянную выставку, посвященную истории развития космонавтики, и назвать именем Кондратюка площадь на пересечении улиц Фрунзе и Советской. Кроме того, его имя носит и один из лунных кратеров.

Американский астронавт *Нейл Армстронг*, впервые вступивший на лунную поверхность, произнес: "Это небольшой шаг для одного человека, но гигантский скачок для всего человечества". Этот "гигантский скачок" был совершен благодаря расчетам Ю. Кондратюка, помещенным в его книге. Факт, подтверждающий то, что американцы воспользовались идеей Кондратюка, можно найти и в заметке, помещенной летом 1969 года в газете "Лайф". В ней говорилось, что, глядя на удаляющийся в космос корабль, один из ведущих инженеров НАСА *Джон Хуболт* "думал о никому неведомом русском по имени Кондратюк, разработавшему трассу, по которой человек впервые летел к Луне".

"Тем, кто будет читать, чтобы строить", – написал Ю. Кондратюк на одной из своих ранних рукописей. Наряду с *К.Э. Циолковским, Н.И. Кибальчичем, Ф.А. Цандером, С.П. Королевым* и другими

Площадь имени Ю.В. Кондратюка

первопроходцами, Ю.В. Кондратюк завоевал для России право называться родиной теории и практики космических полетов.

Гостям и жителям Новосибирска всегда открыт доступ в Научно-мемориальный центр Ю.В. Кондратюка на улице Советской, 24, созданный в 1993 году, чтобы убедиться в гениальном предвидении выдающегося ученого, который за 50 лет до старта сформулировал основные положения полета человека к луне.

Самой историей эта площадь предназначена одному из пионеров космической эры. В нашем городе очень мало памятников людям, посвятившим жизнь освоению космоса. Вот почему необходимо, чтобы городское сообщество взялось за это благородное дело, а на камне постамента были бы высечены строки из стихов новосибирского поэта *Александра Кухно:*

Не ковровой дорожкой,
прошедшей сквозь годы такие,
О которых ни в сказке сказать,
ни пером написать, –
Ты причислен навечно к великим
ученым России,
Не оплачут тебя, а прославят
российские небеса.

Площадь Лунинцев

Площадь на пересечении улиц Нарымской и Челюскинцев названа так в честь людей, которые в своей трудовой деятельности успешно применяли методы *Николая Александровича Лунина.*

В цехе эксплуатации новосибирского локомотивного депо была установлена мемориальная доска следующего содержания: **"С 1932 по 1946 год в коллективе локомотивного депо трудился новатор, Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии, Почетный железнодорожник Николай Александрович Лунин"**.

В 1940 году машинист Н. Лунин выступил инициатором движения за увеличение междемонтажных пробегов паровоза, без установки локомотива в депо, путем ремонта своими силами.

В речи на слете передовиков в феврале 1941 года Лунин поделился своим опытом: "В мае 1940 года, выезжая с подъемного ремонта, мы отказались от помощи слесарей... Весь ремонт стали производить своими силами. Мы ставили своей целью продлить срок службы деталей и этим увеличить пробег паровоза... Нормы пробега между обточками – 35 тысяч километров, сделали же мы на своем паровозе 62 700 километров. Так работает в Новосибирске не только наша бригада".

Площадь Лунинцев

В содержании метода Лунина большое место занимало вождение тяжеловесных составов без помощи второго паровоза, так называемого толкача.

Когда Н. Лунин в составе советских парламентариев был в Англии, где рассказывал о своем опыте, один из слушавших его заявил: "Сибирь далеко... Вот если бы своими глазами увидеть...", – "Что же, – улыбнулся Николай Александрович, – можно и посмотреть. Давайте я стану на вашем паровозе за правое крыло, а к крюку подцепите еще один состав".

На следующий день английские газеты как сенсацию сообщили: "Советский парламентарий, сибирский машинист провел тяжеловесный паровоз в Англии. Машинист-феномен!". Другие газеты добавили к этому эпитету еще, что имя Лунина – это имя века.

Там, где проспект Димитрова "ныряет" под путепровод, высоко на откосе около путей Транссиба на вечный прикол установлен легендарный паровоз ФД-3000 – честь и слава новосибирских железнодорожников. На этом паровозе бригада Н.А. Лунина в октябре 1941 года перешла рубеж стотысячекилометрового пробега без подъемочного ремонта. Его опыт был распространен на все дороги страны. Лунинское движение распространилось среди железнодорожников всех профессий. Начинания подхватили работники промышленности и сельского хозяйства.

Николаю Лунину, комсомольцу-машинисту, было 25 лет, когда в 1942 году он получил Государственную премию. В 1943 – стал Героем Социалистического Труда. На полученные средства Н. Лунин купил эшелон угля и решил отвезти его ленинградцам. Но, узнав, что осво-

божден Сталинград, он повел эшелон туда и прибыл весьма кстати: 15 локомотивов стояли без топлива. Остальные деньги от премии Николай Александрович перевел в детский дом, где жили ребятишки, родители которых погибли на войне.

Из скромного начинания Лунина родился новый учебный курс паровозного дела. Томский институт железнодорожного транспорта выпустил 500-страничную книгу, написанную лунинцами, "Практика эксплуатации паровозов. Опыт лунинцев Новосибирского депо. Пособие для студентов".

В 2000 году Н.А. Лунин был назван в числе выдающихся граждан Новосибирской области XX столетия. Его имя высечено золотыми буквами на Поклонной горе. В 1998 году, в память о трудовом почине новосибирских железнодорожников, одной из площадей города Новосибирска присвоено имя лунинцев.

Площадь имени И.Е. Трубникова

Улица Нарымская на пересечении с улицей Железнодорожной завершается площадью, в центре которой, на постаменте установлен оригинальный памятник – стела с отчеканенной цифрой "3336 км" – именно таково расстояние по Транссибу от Новосибирска до Москвы.

Иван Ефимович Трубников – один из ярчайших представителей тружеников Западно-Сибирской железной дороги, выдающийся руководитель железнодорожного транспорта, оставивший в истории дороги и столицы Сибири заметный след. Увековечивание его памяти – это признание заслуг не только Ивана Ефимовича, но и всех железнодорожников Сибири, ветеранов транспорта.

Площадь Трубникова

При И.Е. Трубникове был построен и электрифицирован Среднесибирский ход, дорога перешла на тепловозную и электрическую тягу, пущены в эксплуатацию новые локомотивные депо и сортировочные станции. В период его руководства магистралью реализовывались прогрессивные технологии, брались огромные объемы перевозок, равных которым не было ни в стране, ни в мире.

Огромен вклад И.Е. Трубникова в развитие инфраструктуры города: при нем построены прекрасный Дворец культуры железнодорожников, дорожная клиническая больница, замечательный биатлонный комплекс, тысячи квадратных метров жилья, десятки объектов социальной сферы, которые сегодня служат не только железнодорожникам, но и всем жителям Новосибирска.

Круглые сутки близ стелы работает Великая Транссибирская магистраль. Магистраль, которой Иван Ефимович посвятил всю свою жизнь.

Сад "Альгамбра"

В первой половине XX века на территории Железнодорожного района было два больших сквера. Один из них – сад "Альгамбра".

В августе 1906 года между улицей Сибирской и Обским проспектом на стыке с Кабинетской улицей, на пустыре с деревьями, соорудили летнюю эстраду со скамейками и оградой. В саду, кроме эстрады, располагались аттракционы, летний театр и дом-читальня, часто играл духовой оркестр, с 1914 года демонстрировались кинокартины.

В 1930-е годы, в связи с организацией Центрального городского парка культуры и отдыха, "Альгамбру" передали детям. Еще в 1933 году были

Сад "Альгамбра"

Альгамбра (араб. аль-хамра – красная) – дворец (сер. XIII – конец XIV в.) мавританских властителей в Испании на восточной окраине Гранады.

основаны Западно-Сибирская краевая детская техническая и сельскохозяйственная станции, где, наряду с научными кабинетами, располагался зоосад. Перебравшись на территорию бывшего сада "Альгамбра" в 1937 году, Новосибирский зоосад насчитывал уже 50 видов птиц и 35 видов зверей. Так начинался наш знаменитый зоопарк. Сегодня от сада остался, лишь чудом выживший, небольшой сквер.

Александровский сад

Летом 1912 года на северной части улицы Фабричной открылся небольшой сад, названный в память Александра III "Александровским". В народе его называли "Сосновкой". Площадь парка составляла 3 гектара. В саду построили эстраду и вместительный театр.

В 1920 годы здесь был построен клуб имени профессионального революционера *АИ. Петухова.* В 1930 годы в саду имелись летний театр с киноустановкой, танцевальная площадка, буфет, киоски, фонтан.

Нарымский сквер

Украшением Новосибирска стал Нарымский сквер, разбитый в 1970 годы XX века около Вознесенского кафедрального собора. Сквер был ухожен и украшен посадками декоративных деревьев и кустарников.

Помнят новосибирцы традиционные выставки цветов "Сибирский букет". К этому празднику готовился каждый район города – строились и тематически оформлялись цветочные павильоны. Сегодня на территории сквера еще сохранена прелесть естественной природы: малыши находят сосновые шишки, можно увидеть среди деревьев живую белочку – и в наших силах сохранить все это!

Штрихи к военному портрету района

Война! Это слово неожиданно ворвалось в жизнь каждого.

В Сибири, на всех предприятиях Томской, Омской железных дорог прошли стихийные митинги. На собрании предприятий Новосибирского узла присутствовало 1000 человек. Машинисты депо *Н. Коротков* и *И.Девяткин* заявили, что паровоз для работников железной дороги должен стать "танком", и призвали всех машинистов проявить максимум ответственности и дисциплины, беречь каждый грамм угля. Для примера, сами они только за одну поездку сэкономили более тонны топлива.

Огромное значение в условиях военного времени приобрело лунинское движение. С началом войны члены паровозной бригады под руководством Н.А. Лунина объявили себя мобилизованными на фронт и считали свою бригаду боевым отделением с железной воинской дисциплиной.

Николай Александрович Лунин (1915–1968), инициатор и организатор технического обслуживания паровоза и вагонов силами бригады без захода в депо. В декабре 1940 года в Новосибирском обкоме партии Н.А. Лунин докладывал о полученной экономии и сверхприбыли: только его бригада за пять месяцев работы сэкономила около 30 тысяч рублей. При неимоверных нагрузках бригаде Лунина удалось практически всю войну поддерживать паровоз в идеальном состоянии.

Призыв Лунина и его методы были подхвачены не только на железной дороге всей страны, последователи появились на речном и морском транспорте, в сельскохозяйственной отрасли. За подобный почин Николай Александрович уже в январе 1941 года получил свою первую награду – знак "Почетного железнодорожника". Самым же драгоценным подарком стал "трехтысячник" – паровоз ФД21-3000. Сине-голубого красавца передали новосибирской бригаде железнодорожников на Ворошиловградском паровозостроительном заводе.

До конца войны бригада Лунина работала ударными темпами. Железнодорожники не забыли лунинский почин и после того, как Николай Александрович был переведен на руководящую работу на Южную, а затем на Центральную железную дорогу.

Закончилась судьба любимца Николая Лунина, его верного "трехтысячника" ФД21-3000, как и подобает легендарному участнику битвы за Победу, – на постаменте, в качестве исторического памятника.

7 января 1942 года Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) издал специальный приказ: "О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны". А в конце 1942 года на станции Новосибирск готовились к отправке трех составов с углем. Лучшие машинисты дороги *Лунин*, *Орлов*, *Гулюк*, *Шолкин*, *Кучурин*, *Яковлев* были готовы вести их прямым рейсом на фронт.

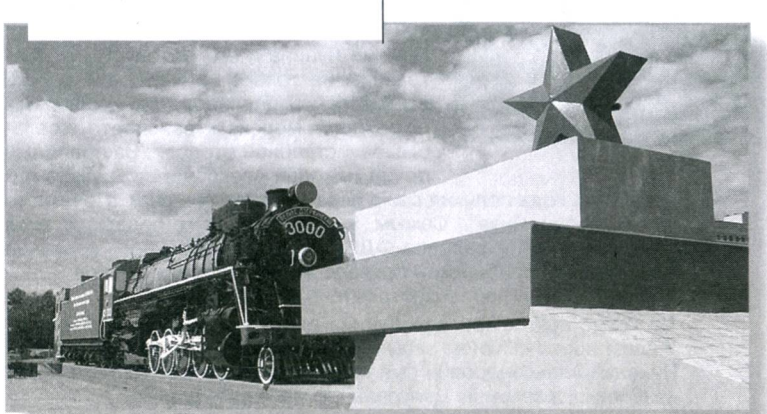
4 августа 1943 года на станции Новосибирск прошел митинг по поводу отправки первого эшелона со строительными материалами, станками и продовольствием в помощь городу Воронежу. Эшелон вел машинист Лунин.

Тяжелым физическим трудом приходилось заниматься и женщинам: с Орловым, в качестве помощника машиниста, ехала его жена, на других составах работали несколько женщин-кочегаров.

Из характеристики на комсомолку *Котову Веру Ивановну* – первую девушку-тысячницу на Томской железной дороге в Наркомат путей сообщения 23 мая 1942 года:

"**Котова В.И.** – слесарь точных приборов паровозного депо Новосибирск, рождения 1923 года... на транспорте работает с VII-1941 года – заменила брата, ушедшего на фронт. Умело овладевая техникой дела, тов. Котова за короткий период освоила высокую слесарную квалификацию... она изо дня в день добивается производительности труда. В марте 1942 года тов. Котова первая открывает счет тысячниц-девушек на дороге, выполнив норму на 1225 %. Отличная производственница, тов. Котова активная комсомолка-агитатор".

Паровоз ФД21-3000



По методу Лунина работали представители разных железнодорожных профессий. Старший стрелочник станции Новосибирск *Н. Соколов* первым на дороге перенял методы Лунина на стрелочные посты. Рессорщик новосибирского вагонного участка *В. Докукин* сам отремонтировал пресс. Лунинцы вагонного депо *В. Гринин, П. Грищенко, В. Головко, А. Умнов, Н. Семерухин, С. Шарыпов* своими силами выполняли мелкий ремонт в пути следования.

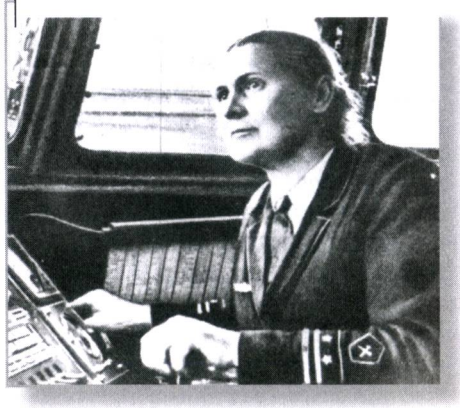
Лучшие мастера вагонного участка станции Новосибирск *Н. Стащук* и *А. Липунов* в течение 1942 года в полтора раза превысили пробег поездов без единой отцепки в пути следования по причине технических неисправностей.

Лунинский метод применялся и в текущем содержании пути. Первым добился исключительных успехов путевой обходчик новосибирской дистанции пути *Я. Старцев*. На его участке в довоенные годы количество лопнувших накладок достигало 90–100 штук, в 1941 году – 8, в 1942 – ни одной.

Несмотря на систему бронирования, за первые три месяца войны на фронт добровольно ушло 3,5 тысячи комсомольцев-железнодорожников.

Не прошло и недели после начала войны, как к начальнику пассажирского отдела Новосибирского отделения Томской железной дороги *Грачеву* явилась делегация домохозяек – жен железнодорожников. Они заявили, что в дни тяжелых испытаний не могут отсиживаться дома, и просили помочь им освоить какую-нибудь специальность. В начале июля 1941 года на курсах и в производственных кружках Новосибирского узла более двухсот женщин спешно осваивали профессии диспетчеров, машинистов, электриков, кочегаров, обходчиков, кондукторов.

Машинист Н.М. Орлова



Широкую известность получила женщина-машинист Новосибирского депо *Н. Орлова*.

Во время войны за счет женщин и подростков, которых принимали на работу и до 18 лет (преимущественно из семей железнодорожников), состав работающих на дороге обновился на 70–75 %.

Двухсотники – движение рабочих мастерских депо и других предприятий за выполнение производственной нормы не менее 200 %

Тяжеловесники – паровозные бригады, ведущие тяжеловесные составы без паровоза-тягача

Кольцовики – паровозные бригады: машинист, помощник машиниста, кочегар – работали так, чтобы увеличить среднесуточный пробег без поломок по установленному кольцу, то есть до станции, где проводилась смена бригад

23 июня 1942 года бюро Новосибирского обкома ВКП(б) приняло решение "Об организации школ фабрично-заводского обучения на Томской железной дороге" для обучения молодежи и школьников.

В строй пришлось вернуться и тем, кто находился на заслуженном отдыхе. Они не только сами становились к станкам и механизмам, но и обучали молодежь, подростков. Например, благодаря институту наставничества, среди других работников дороги передовых показателей в работе добился машинист депо Новосибирск *С. Корвель.*

На дороге широкое распространение получило создание фронтовых бригад и смен "двухсотников", совместителей профессий. Массовым было движение "тяжеловесников" и "кольцовиков".

Б. Казадаев со своей бригадой совершил рейс по кольцу Новосибирск–Чулымская–Болотная–Новосибирск, ускорив оборот паровоза на 5 часов 15 минут. Его опыт позволил увеличить среднесуточный пробег локомотива на 52 километра.

Железнодорожники Томской дороги активно пополняли государственный фонд обороны. К началу 1943 года они собрали 11747 тысяч рублей, а также 7 тысяч килограммов муки, 2754 – мяса, 661 – масла и большое количество других продуктов.

В паровозном депо Новосибирск был построен бронепоезд "Советская Сибирь". В составе Закавказского фронта бронепоезд прошел с боями свыше 10 тысяч километров и примерно столько же на охране южных границ СССР.

В годы Великой Отечественной войны в нашем районе велась подготовка резервов для Красной Армии. Военный отдел дороги в годы войны развернул работу по организации обучения. Из числа железнодорожников была сформирована и обучена без отрыва от производства стрелковая дивизия в составе 10 734 человек. План подготовки лыжников на Томской дороге был выполнен на 292,8 %. В кружках готовили резервы связистов, санитаров, медсестер.

Огромное значение в годы военного лихолетья имело молодежное движение: дети, юноши района принимали активное участие в оказании помощи взрослому населению на всех участках работы.

Нельзя обойти вниманием яркие примеры патриотизма подростков. Уже в первые дни Великой Отечественной войны во всех комсомольских организациях были проведены собрания. В Железнодорожном районе было организовано 80 кружков "Готов к санитарной обороне", 25 санитарных дружин, 10 противопожарных дружин. Ребятами были организованы бригады для наблюдения за важнейшими объектами района, и к 24 июня было проверено 5 предприятий. Железнодорожный районный комитет ВЛКСМ направил на оборудование лазаретов 65 девушек и юношей.

В июне 1943 года началось движение комсомольско-молодежных бригад за присвоение звания "Фронтовая бригада".

Выписка из протокола заседания бюро ЦК ВЛКСМ от 06.06.1945 г. "О вручении Красных знамен районным комсомольским организациям г. Новосибирска":

"Вручить Красное знамя комсомольской организации Железнодорожного района г. Новосибирска. Вручение Красного знамени от имени ЦК ВЛКСМ поручить секретарю Новосибирского обкома ВЛКСМ тов. *Багиной А.К.*".

Дух патриотизма захватывал и детей. Пример тому – деятельность учащихся школы № 30 (до 1961 года – Железнодорожная мужская школа, ныне – школа № 137). Комсомольцы для ремонта школы организовали столярную, малярную и побелочную бригады. Юноши, выпускники школы, влились в ряды Красной Армии, а 72 ученика пришли в цеха военного комбината № 179. Учителя и ученики школы дважды вносили средства на постройку самолетов. Вместе с другими школами были приобретены самолеты, которым дали название "Юный железнодорожник". В начале 1943 года была получена благодарственная телеграмма от Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина.

Все годы войны школьники постоянно ухаживали за ранеными в госпиталях. Так, в городской комитет комсомола в июне 1941 года было подано заявление следующего содержания:

"Я, ученица 4-го класса 10-й школы Эля Семенова, зная о том, что враг объявил войну, не хочу , чтоб он победил нас.

Я хочу помогать и прошу принять меня на фронт. Так как мой брат Женя и сестра Галя идут воевать, я тоже хочу помогать победить врага. На фронте я буду помогать ухаживать за больными. Так как я перевязывать не умею, то я буду мыть посуду, давать пить и читать газеты.

Заявление мое прошу принять и меня послать на фронт.

Эльвира Семенова".

В сентябре 1941 года была введена карточная система снабжения населения продуктами питания. В районе создавались карточные бюро, которые занимались выдачей карточек для предприятий и учреждений.

Нормы снабжения населения по карточкам
(в граммах на месяц, хлеб – в граммах на день):

Продукты	Рабочие	Служащие	Иждивенцы	Дети
Хлеб	800	400	400	400
Мясо, рыба	1800	1100	500	400
Крупа, макароны	1200	800	600	800
Сахар, кондитерские изделия	400	300	200	300
Жиры	400	300	200	300

С 1 октября 1943 года в Новосибирске введена обязательная продажа картофеля вместо хлеба для всех жителей, получающих хлеб по норме 800 граммов. Отпуск картофеля производился из расчета ежедневной замены 100 граммов хлеба – 400 граммов картофеля.

21 ноября 1944 года Облисполком объявил конкурс на лучшую выпечку хлеба из картофеля без примеси муки. Вот откуда пошло выражение "Картофель – второй хлеб"...

3 июля 1942 года в адрес VII Пленума Новосибирского ОК ВКП (б) поступило сообщение о том, что ЦК партии поддержал инициативу новосибирских коммунистов по созданию сибирских добровольческих соединений. Этот день стал датой рождения Сибирской добровольческой дивизии. К 10 августа 1942 года в отборочную комиссию о зачислении поступило 42 307 заявлений. Инициативу новосибирцев подхватили края и области Сибири. Из всех соединений был создан Сибирский добровольческий корпус Сибирского Военного округа. Первым командующим корпуса стал генерал-майор *С.И. Поветкин*.

Боевое крещение Сибирская добровольческая (150-я Сибирская) дивизия получила на Калининском фронте в ночь с 23 на 24 ноября 1942 года, освободив 50 населенных пунктов. За проявленную отвагу, стойкость и героизм 19 апреля 1943 года Сибирскому добровольческому корпусу было присвоено звание 19-го гвардейского, Новосибирский полк стал 62-м гвардейским, а 150-я дивизия – 22-й гвардейской.

За участие в освобождении Риги дивизия получила название "Рижская". 3 мая 1943 года воинам-сибирякам были вручены гвардейские знамена, после чего они дали гвардейскую клятву.

22-я гвардейская дивизия закончила свой боевой путь на берегах Балтийского моря в районе города Салдус, пройдя по военным дорогам 2700 километров. Пять раз салютовала Москва в честь успешных боевых действий сибиряков. За героические подвиги 14 055 воинов дивизии награждены орденами и медалями СССР.

В апреле 1943 года, после 19 месяцев работы в промышленных центрах Кузбасса, в Новосибирск вернулся коллектив драматического

театра "Красный Факел". Работая в Кузбассе, театр дал свыше тысячи шефских концертов.

Новый сезон был открыт 21 августа спектаклем "Олеко Дундич" *З. Каца* и *А. Ржевского* в постановке Заслуженного артиста РСФСР *А.Дикого.*

***

Памятная доска на здании института "Сибгипротранс" (Вокзальная магистраль, 15):

"Свобода Родины – она всегда залогом памяти вашего бессмертия будет. 1941–1945.

Бавыкин И.С., Волевой Н.И.,
Ващук К.О., Гродский А.Н.,
Дементьев Г.Я., Дмитриев Ф.Д.,
Иозефер Л.А., Крашенинников И.Н.,
Лагунов А.М., Питвинов М.И.,
Медведев Г.Н., Свирский М.Д.,
Синдеев А.И., Толмачев Я.И.,
Ходос М.К., Чуркин Ф.С.".

Памятная доска на здании Художественного фонда России и художественно-графического факультета Новосибирского государственного педагогического университета (улица Советская, 79):

"Вечная память и слава воинам-художникам, павшим на поле боя в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.:

Кременский Михаил Андреевич,
Титов Павел Александрович,
Евстигнеев Василий Кузьмич,
Филинков Владимир Петрович,
Огородников Василий Иванович".

Строители будущего: выдающиеся личности Железнодорожного района

То, каким стал район, мы обязаны, в первую очередь, тем, кто строил его, кто работал здесь на благо будущего города и его жителей. Их немало – тех, кто заслуживает особого внимания, особого рассказа о жизни и труде, о подвигах и достижениях. Много дел было сделано ими для будущих поколений и слишком мало есть слов, чтобы мы могли рассказать о них сейчас.

Не ставя своей задачей перечислить все выдающиеся личности – жителей и работников района, через повествование о некоторых из них мы увидим, что труд любого из нас, будь мы на высоком посту, или в скромной должности, может и должен быть для людей и для их будущего.

Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921), родился в Петербурге в семье служащих. После окончания Института инженеров путей сообщения в 1874 году был направлен в Министерство путей сообщения "сверхштатным инженером без содержания", а затем – в Общество Оренбургской железной дороги помощником по строительству железнодорожного моста через Волгу.

30 апреля 1893 года для строительства железнодорожного моста через Обь близ устья Каменки прибыл первый отряд мостостроителей – квалифицированных рабочих, инженеров и техников. С открытием навигации они прибыли на судах Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли, а 1 мая из Колывани в Кривощеково приехал конным поездом Г.М. Будагов, главный инженер строительства железнодорожного моста. К этому времени он уже имел большой опыт строительства железнодорожных мостов.

Начальная школа для детей рабочих была создана Г.М. Будаговым. Она имела библиотеку в 250 книг. Для рабочих проводились "воскресные чтения". Школа располагалась в рабочем бараке на берегу реки Каменки и была первой на территории будущего Новониколаевска.

В 1911 году состоялась новая встреча Г.М. Будагова с новониколаевцами. Он возглавлял строительство Алтайской железной дороги. Уехал из города в 1915 году.

В годы советской власти Будагов – член инженерного совета и технического комитета комиссариата путей сообщения. Также он участник разработки плана Железнодорожного строительства в России на 1917–1924 годы, который предусматривал, наряду с другими, сооружение дорог на Алтае, в Кемеровской, Томской и других областях Западной Сибири.

Деятельность Г.М. Будагова отмечена наградами: в 1890 году – орденом Святого Станислава 3-й степени, в 1891 году – орденом Святого Владимира 4-й степени, в 1897 году – орденом Святой Анны 2-й степени. Последняя награда – за успехи в строительстве Сибирской железной дороги.

Викентий-Ивантий Раецкий (1861–1895), родился в Польше. В 1884 году окончил Петербургский университет по математическому разряду физико-математического факультета со степенью кандидата, в 1887 году – Институт инженеров путей сообщения со званием гражданского инженера, с правом производства строительных работ. По окончании вузов он служил рядовым в 145-м Новочеркасском полку. Был уволен в запас в чине унтер-офицера.

15 апреля 1891 года Викентий Иванович Раецкий (русский вариант его имени и отчества) назначен главным инженером изыскательской партии № 5 для проведения работ по трассе Челябинск–Мариинск. Позднее был утвержден на должность начальника изыскательского отряда для определения месторасположения железнодорожного моста через Обь. Отряду Раецкого предстояло провести детальное изучение возможного перехода Оби и на основе изысканий предложить окончательный выбор.

20 июня 1891 года отряд приступил к изучению района Оби вверх и вниз от Колывани, выделив возможные переходы в самых узких местах реки у селений Ташаринского, Дубровинского, Орского, Скалинского и Кривощековского. Исследования показали, что переход у Кривощековского имел явные преимущества перед другими: наименьшую ширину русла реки, наименьшую ширину разлива.

В августе 1891 года Раецкий, оставшись за начальника партии, завершил изыскания и представил материалы с обоснованием перехода Оби у села Кривощеково. Результаты были одобрены, и на их основе профессор *Н.А. Белелюбский* – выдающийся ученый, крупный теоретик строительной механики, талантливый инженер-проектировщик, глава отечественного мостостроения в последней

четверти XIX – начале XX века – разработал проект моста через Обь. 2 октября 1891 года Министерство путей сообщения утвердило итоги изыскательной деятельности, включая Кривощековский вариант.

Братья Митюговы. Именно они строили первые жилые дома на станции Обь. Выходцы из Тамбовской губернии, они оставили значительный след в истории нашего района: некоторые из построенных ими изб стоят до сих пор.

Грузчиков в порту и на станции было много. Они представляли собой внушительную силу рабочего люда. И неудивительно, что родившаяся в 1885 году у Александра Митюгова дочь Ксения тоже стала грузчиком. Нелегкое положение рабочих и крестьян заставили ее начать трудовую деятельность в 14 лет. Ее мужем стал *Сергей Шварц*, которого весь город знал как хорошего организатора, участника подполья Российской социал-демократической рабочей партии (РСДРП) в Новониколаевске.

Александр и Ксения имели двух сыновей: Сергея и Дмитрия, впоследствии организовавших подпольный профсоюз грузчиков. Сергей Александрович в 1917–1918 годы был членом исполнительного комитета Новониколаевского совета депутатов. В годы Гражданской войны сидел в колчаковских тюрьмах, воевал в партизанском отряде в рядах Красной Армии. Позднее занял руководящий пост в Новониколаевской губернии. Умер в 1938 году.

Владимир Константинович Жандр (1863 – год смерти неизвестен), родился в Виленской губернии в дворянской семье православного вероисповедания.

В 1882 году успешно окончил Николаевское инженерное училище, 1889 году – Николаевскую инженерную академию и был зачислен в инженерные войска. В 1900 году Н.К. Жандра приписали к штабу железнодорожной бригады. Затем он служил в управлениях Полесской и Юго-Западной железных дорог.

В 1893 году В.К. Жандр – начальник дистанции первого разряда на строительстве Западно-Сибирской железной дороги. По долгу службы он принимал участие в строительстве моста через Обь, много занимался переправой подвижного состава и грузов через Обь. В зимнее время руководил укладкой рельсов на лед для прохождения вагонов и паровозов на правый берег. Летом переправа производилась с помощью пароходов и устроенных для этой цели эстакад.

В 1898 году Средне-Сибирский участок дороги был сдан в эксплуатацию, а Жандр был оставлен в прежней должности начальника участка службы пути по временной эксплуатации и отвечал за одну

из самых сложных служб. Основной контингент его подчиненных – ремонтные рабочие, путевые обходчики, сторожа, чернорабочие. Их труд относился к разряду тяжелых и низкооплачиваемых.

В.К. Жандр руководил строительством паровозного депо (первого каменного здания поселка), малых мастерских – сборочных, вагонных, кузнечных, слесарно-токарных. Он строил водозаборное сооружение на берегу Оби, первую водонапорную башню, руководил проведением железнодорожных линий на станции и к пакгаузам-складам порта.

Инженера, прекрасного организатора, угнетало тяжелое положение и безграмотность рабочих. Желая помочь им, Владимир Константинович взялся за открытие ведомственной школы для детей железнодорожников. 12 января 1896 года в Новониколаевском поселке открылась первая в Сибири железнодорожная школа. Председателем школьного комитета железнодорожники выбрали В.К. Жандра. К сожалению, о дальнейшей судьбе Владимира Константиновича Жандра ничего не известно.

Николай Михайлович Тихомиров (1857–1900), родился в городе Вятке. Благодаря стараниям матери, дворянки по происхождению, получил прекрасное образование. Н.М. Тихомиров несколько лет проработал на строительстве железных дорог и мостов. За усердный труд награжден орденом.

Связь с нашим районом начинается у Тихомирова в 1896 году, когда его назначили начальником 9-го участка железной дороги Каргат–станция Кривощеково. Затем его направили непосредственно в Новониколаевск.

Проработав в наших краях всего четыре года, Тихомиров оставил значительный след в истории всего города. После окончания строительства моста через Обь он полностью связал свою общественную и производственную деятельность с Новониколаевском. Под его руководством успешно шло строительство собора Александра Невского – первого кирпичного здания непроизводственного назначения по Сибирской железной трассе.

Новосибирские пожарные считают Тихомирова родоначальником городской пожарной охраны, так как он стоял у основания добровольного пожарного общества города, написал устав общества. За активное участие в Первой всероссийской переписи населения Тихомиров был награжден медалью.

Честный труд и сочувствие к простому народу снискали инженеру Тихомирову уважение и любовь горожан. Вот почему после скоропостижной смерти в возрасте 43 лет его решили похоронить

не на кладбище, а рядом с Александро-Невским собором, где могила просуществовала до 1927 года. Постепенно о захоронении забыли, пока в 1971 году, при прокладке телефонного кабеля, не откопали склеп с останками. 18 августа 1971 года вышло постановление Новосибирского горсовета народных депутатов "О перенесении на Заельцовское кладбище останков Н.М. Тихомирова – инженера...". Тогда же вещи, найденные в склепе и в гробу, передали в музей.

Сейчас могила Н.М. Тихомирова в ухоженном состоянии. За ней присматривают учащиеся школы № 132 Ленинского района под руководством учительницы литературы Л.Д. Яковлевой.

Неподдельный интерес школьников к истории родного города вселяет надежду: старшее поколение может смело передавать эстафету жизни – память о прошлом не сотрется в сердцах потомков.

Вера Степановна Тюшкова (1855–1936) – первая акушерка района. Вместе с *И.И. Абдоиным* они стали одними из первых медиков поселка Новониколаевского.

В.С. Тюшковой приходилось принимать новорожденных в наскоро сколоченных бараках, где ютилось несколько семей в одном помещении. В любую погоду она спешила на помощь маленьким пациентам.

Кроме того, она обучила сестринскому делу многих женщин, тем самым внеся свой вклад в улучшение качества работы медицинских учреждений.

Неутомимая труженица, она работала даже в возрасте 80 с лишним лет и заслужила добрую и долгую память у жителей города.

Андрей Дмитриевич Крячков (1876–1950). Ему мы обязаны памятниками архитектуры, украшающими наш город. Так, на улице Красноярской, 117 расположено здание бывшего начального училища, построенного по проекту архитектора в 1911 году. Сейчас здесь находится Государственный академический сибирский русский народный хор, известный и за пределами Сибирского округа.

24 мая 1910 года городская управа Новониколаевска, представленная городским главой, купцом второй гиль-

дии *В.И. Жернаковым*, заключила с А.Д. Крячковым договор на составление смет и проектов строительства Торгового корпуса (ныне – здание Областного краеведческого музея) и 12 школьных зданий, 4 из них – в Привокзальном (Железнодорожном) районе.

А.Д. Крячков создал своеобразную школу архитектуры для творчества в климатических условиях Сибири, вот почему его называли "сибирский зодчий". Творения мастера до настоящего времени сохранили свои архитектурные достоинства и представляют собой интереснейшие образцы зодчества. Среди его работ – Главный почтамт, консерватория, театр "Красный Факел", школьные здания, два жилых дома на территории Железнодорожного района, здание Сибревкома, Облисполкома, Академия архитектуры, 100-квартирный жилой дом на Красном проспекте, награжденный дипломом "Гран-при" на Парижской выставке искусств и техники в 1937 году и другие сооружения. В годы Великой Отечественной войны он работал над проектированием зданий Сибирского филиала Академии наук СССР. В 1947 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Он, бесспорно, создал сибирскую школу архитектуры, что подтверждают и 22 премии различных степеней, полученных заслуженным деятелем науки и техники Российской Федерации за 40 лет участия в сибирских, всесоюзных и международных конкурсах.

А.Д. Крячков – организатор, а затем бессменный председатель правления новосибирского отделения Союза архитекторов СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

Лидия Васильевна Мясникова (1911–2005) – первая в Новосибирске Народная артистка СССР (1960 год), профессор консерватории.

Выдающаяся, легендарная, непревзойденная, блистательная, потрясающая – все это о Лидии Мясниковой. Обладающая великолепным меццо-сопрано, она была принята в Новосибирский оперный театр в 1944 году, став впоследствии певицей мирового класса, примадонной оперной сцены.

Первой партией на новосибирской сцене стала знаменитая Кармен, и почти сорок лет зрители имели счастье и удовольствие "ходить на Мясникову". О ее ролях говорили как о "гениально выстраданных, прожитых и неповторимых". Азучена ("Трубадур"), Графиня ("Пиковая дама"), Марфа ("Хованщина"), Марина Мнишек ("Борис Годунов"), Эболи ("Дон Карлос") – все это подарила зрителям Лидия Владимировна.

Феликс Михайлович Рачкевич (1877–1943) – машинист паровозного депо станции Обь. Его отец – участник Польского восстания 1863 года – был сослан в Сибирь, жил в Тобольске. За подпольную работу на Украине в составе группы РСДРП в Сибирь был выслан и Феликс Михайлович. Работая машинистом паровоза, он и здесь активно помогал подпольщикам. После установления власти Советов Рачкевича неоднократно избирали депутатом Новониколаевского, а позднее – Новосибирского Совета.

На станции Обь он познакомился с учительницей *Прасковьей Скворцовой*. Супруги воспитали сына и трех дочерей. Сын погиб на фронте в 1942 году, а дочери пошли по стопам матери.

Константин Сергеевич Заслонов (1910–1942) – один из руководителей партизанского движения в Белоруссии во время Великой Отечественной войны. К.С. Заслонов руководил подпольной группой в городе Орше, был командиром бригады. В 1943 году ему было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

В 1935 году был назначен помощником начальника локомотивного депо станции Новосибирск-Главный.

Николай Порфирьевич Никольский (1911–1973), родился в городе Боготол Красноярского края в семье "политически неблагонадежного" токаря депо Порфирия Никольского.

Хлебнул лиха Коля Никольский с малолетства: началась Гражданская война. Его отец, будучи командиром отряда партизан, лично пустил под откос не один десяток эшелонов с колчаковцами – за это Колчаком была назначена награда за его голову. Еще ребенком ему пришлось пережить имитацию расстрела матери, Александры Николаевны, избиение ее нагайками, шрамы от которых она носила на лице всю жизнь.

В 1919 году каратели сбросили с обрыва в глубокий лог сестру Николая десятилетнюю Надю: тяжелейший перелом тазобедренного сустава, несколько лет полной неподвижности и – укорочение ноги на 18 сантиметров. Но, настрадавшись, выжила, выстояла сестра Надежда – впоследствии замечательный врач-невропатолог, много лет проработавшая в Новосибирске.

В 1928 году Н. Никольский, закончив семилетку, идет к отцу в депо работать токарем. В 24 года он студент Томского электромеханического института железнодорожного транспорта, в 26 лет – начальник паровозного депо Боготол, в 28 лет – начальник паровозного депо Красноярск и кавалер своего первого ордена – Трудового Красного Знамени.

За две недели до войны Никольского, еще не отметившего тридцатилетний юбилей, назначили начальником всей паровозной службы Красноярской железной дороги – ключевая должность для Транссиба. За шесть бессонных лет – медаль "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов", знак "Почетный железнодорожник" и другие награды. Согласно приказу по МПС от 28.10.47 № 78 «...присвоить Никольскому Николаю Порфирьевичу звание "директор-полковник"». Ему тогда было 35 лет.

Осенью 1949 года Н.П. Никольский навсегда переехал в Новосибирск, 19 августа 1955 года стал начальником Томской дороги, управление которой располагалось в нашем городе. В этом же году Никольскому было присуждено звание Героя Социалистического Труда – высшая награда того времени.

И очень жаль, что в честь первого командира и организатора одной из главных железных дорог в России, большого патриота Новосибирска, в огромном городе до сих пор не назван даже переулок.

Иван Григорьевич Богданов родился в 1923 году в городе Камень-на-Оби. Окончив школу с отличием, он поступил в Новосибирский институт военных инженеров транспорта – НИВИТ (ныне – СГУПС). После окончания первого курса студенты выехали на практику в военный лагерь, где их и застала война. В этот день, в четыре часа утра, Ивану исполнилось 18 лет.

По решению Новосибирского ОКВКП(б) студентов НИВИТа отправили в военные училища. Иван Богданов, через три месяца учебы в пехотном училище, начал свой боевой путь в 137-й отдельной бригаде 4-го гвардейского стрелкового корпуса Волховского фронта.

Перед бригадой стояла задача: прорваться к поселку Синявино и выйти к Неве. До Невы было еще 6 километров. Завязались ожесточенные бои, и один из них, страшный бой 13 сентября, Иван Григорьевич запомнил на всю жизнь – он для него был последним из-за страшного ранения в колено. Несколько операций не дали результата, и ногу пришлось ампутировать.

Страшно и тяжело в 19 лет осознавать себя инвалидом. Но в эти дни Иван Григорьевич понял главное: нельзя падать духом, нужно идти вперед, как и положено солдату в бою, нужно жить!

В 1947 году И.Г. Богданов закончил физико-математический факультет Новосибирского пединститута и стал учителем физики в мужской общеобразовательной школе № 41, а уже в 1949 году был назначен ее директором.

"Призвание учителя, – говорит Иван Григорьевич, – это непрерывный труд на протяжении всей жизни. Нужно всегда быть в отличной профессиональной форме".

На протяжении всей своей профессиональной деятельности в каждом из учеников он открывал все самое хорошее. Заслуженный учитель России с 26-летним стажем, выйдя на пенсию, работу со школьниками и общественными организациями не прекратил. Заслуги педагога отмечены медалями и почетными знаками. И сегодня, несмотря на солидный возраст и жизненные испытания, Богданов свеж и бодр. До сих пор Иван Григорьевич не утратил способность восхищаться жизнью и продолжает много работать, не мыслит себя без активной общественной деятельности в составе ветеранов лицея № 9 и городского комитета ветеранов войны и труда.

Победив страшный недуг, нанесенный войной, он сумел сделать свою жизнь яркой, интересной и нужной людям.

Яков Романович Розенфельд родился в 1927 году в семье военнослужащего. Война застала их в Воронеже, и оттуда они были эвакуированы в Новосибирск.

После окончания средней школы Яков Романович начал трудовую деятельность на заводе имени В.П. Чкалова учеником слесаря. В 1945 году он поступил в Новосибирский техникум физической культуры. Во время одной из тренировок его заметил опытный тренер *Б. Левинсон* и пригласил в свою группу легкоатлетов. Творческий союз оказался успешным, и в 1948 году на чемпионате страны Якову доверили бежать в большой шведской эстафете (800+400+100+ +100 м) заключительный этап. Он финишировал первым.

По окончании техникума Я. Розенфельд был принят на работу учителем физкультуры в школу № 10. Одновременно он поступил в Ленинградский институт физической культуры на заочное отделение. День тогда был расписан буквально по минутам: уроки в школе, внеклассная работа, личные тренировки и заочное обучение.

Прошло более полувека, и учитель физкультуры заслуженно носит почетные звания "Заслуженный тренер России" и "Заслуженный учитель России". В кругу коллег и учащихся о нем говорят не иначе как "наша живая легенда!".

Кроме спортсменов-легкоатлетов, из стен школы вышли десятки гимнастов, мотогонщиков, хоккеистов. Лично Я.Р. Розенфельдом под-

готовлены такие известные мастера, как *Елена Виноградова*, *Александр Горохов*, *Владимир Бастраков*, *Наталья Живиденко*, *Сергей Левченко*. Более двух десятков учеников выполнили кандидатский норматив, а многие стали просто здоровыми, крепкими и полюбили спорт на всю жизнь. Команда 10-й школы 50 раз выигрывала эстафету на призы *А.И. Покрышкина*, издания "Вечерний Новосибирск".

Георгий Иванович Чекис (родился в 1921 году) – мастер спорта по спортивной гимнастике, многократный чемпион Сибири, Урала, Дальнего Востока. Он, житель Железнодорожного района, много лет был директором школы высшего спортивного мастерства, открытой 11 февраля 1946 года на улице Сибирской, 54 (тогда – Новосибирская городская спортивная школа молодежи, или СШМ).

Под руководством Г.И. Чекиса подготовлено 56 мастеров международного класса, 3 олимпийских чемпиона, 8 чемпионов мира, 268 мастеров спорта СССР, 14 тренеров удостоены звания "Заслуженный тренер СССР и России".

***

С 30-х годов прошлого столетия Железнодорожный район отличался новациями в обучении и воспитании детей и подростков. В этой связи в 1983 году приказом Управления народного образования области утверждается экспериментальная площадка в Железнодорожном районе "Механизм обновления школы в условиях крупного города".

С начала 90-х годов в районе создаются профильные классы, ориентированные на углубленное изучение одной из областей знаний и на конкретную профессию. Кроме того, техническая оснащенность образовательных учреждений района сейчас лучшая в городе: один компьютер на 19 учеников, тогда как по городу эта цифра – 33 ученика, а по России – 40.

В XXI веке в общеобразовательных учебных заведениях в контакте с высшей школой разрабатываются и внедряются авторские концепции и программы. На сегодняшний день образовательные учреждения района выглядят таким образом:

Школа № 3 работает в комплексе с медицинским училищем № 3, и соответственно имеет медицинские классы.

В школе № 9 действуют лицейские классы: математические, гуманитарные, естественно-научные.

Школа № 10 приобрела статус авторской школы, затем стала гим-

назией – теперь в ней есть математическое, гуманитарное, экономическое, юридическое направления.

Школа № 22 сегодня – лицей "Надежда Сибири" с программой "Лицей как ресурсный центр профессионального самоопределения учащихся". Действующие в нем профильные классы – математики, медицины, экономики, юриспруденции.

Школа-интернат № 37 имеет целевую программу "Информационные технологии в образовательном процессе специальной (коррекционной) школы".

Школа № 84 работает на базе авторской программы "Освоение новых информационных технологий в учебном процессе".

В гимназии № 4 действует авторская программа "Сотрудничество как условие, способ и средство развития всех участников образовательного процесса". Действуют классы математического, гуманитарного, естественно-научного и гуманитарного циклов.

На базе школы № 137 открыта школа дополнительного образования "Форум", работают экономические классы.

Школа № 168 отличается углубленным изучением предметов эстетического направления. Вошла в строй действующих пристройка к школе, где расположены кабинет информатики, современный спортзал, столовая.

Гимназии № 4, № 10 и лицей № 22 – победители конкурса "Лучшее образовательное учреждение России". Это дает им возможность получить президентский грант в размере одного миллиона рублей. А учителя, успешно прошедшие экспертную оценку, получат президентские гранты в размере 100 тысяч рублей: Почетный работник общего образования РФ Т.В. Осколкова, гимназия № 10; Заслуженный учитель РФ Е.А. Зарецкая, лицей № 22; победитель областного конкурса "Учитель года" Ю.А. Рабе, лицей № 9; Почетный работник общего образования РФ Т.В. Колмакова, лицей № 9.

Большую работу по профессиональной подготовке учащихся проводит межшкольный учебный комбинат, где успешно реализуются программы профильного обучения. Среди преподаваемых дисциплин швейное дело, делопроизводство и машинопись, автодело, архитектура и дизайн, оператор ПВМ, торговый маркетинг. Успешно реализуется программа "Формирование культуры здоровья и здорового образа жизни". Район славится определенными достижениями в области физической культуры и спорта.

В зимнее время в районе работают 11 хоккейных коробок. На площадке между школами № 137 и № 9 планируется построить крытый стадион модульного типа.

Дети и юноши района занимаются в клубах "Бригантина", "Ре-

зерв", в шахматной спортивной школе, в региональном центре спортивной подготовки, в "Карвинг-Центре" и других.

Большую внеклассную работу с учащимися школ ведет районный Центр внешкольной работы (улица Советская, 93), где налажена работа студии изобразительного искусства "Радуга", театра Моды, танцевальной студии "Грация", студии декоративно-прикладного творчества "Алые паруса". Руководители детских коллективов ведут работу непосредственно в школах, гимназиях и лицеях. Всего в 16 коллективах занято 2,5 тысячи учащихся.

Район гордится школьниками, участвующими в интеллектуальных играх, выступающими на конференциях, принимающими участие в творческих мероприятиях.

***

Для подготовки Железнодорожного района к дням его юбилея возобновил работу Совет директоров, в который вошли тринадцать глав крупнейших предприятий и организаций. В ноябре 2005 года они приняли два обращения к руководителям предприятий и организаций района, в которых прозвучало предложение привести в должный порядок закрепленные за ними территории, внести вклад в улучшение жизни граждан, оказать материальную поддержку администрации района, представить свои предложения в план подготовки к юбилею.

Были поставлены задачи обновления шефских связей с образовательными учреждениями района, улучшения качества работы их попечительских советов. Также был обнародован призыв к руководителям всех рангов войти в состав этих советов для активной работы с целью повышения уровня подготовки учащихся к будущей самостоятельной жизни. Совет директоров возглавил *С.Е. Авилов.*

Владея навыками руководителя высокого ранга, глава администрации старейшего района города Новосибирска Сергей Ефимович Авилов успешно справляется с задачами по подготов-ке к юбилею.

Железнодорожный район продолжает развиваться и изменяться в лучшую сторону. Приучайте себя не просто смотреть по сторонам, но и видеть все, что вас окружает. И вы убедитесь в том, что наши улицы стали краше не только от новых зданий или тротуарной плитки: уютными и чистыми стали многие дворы, внутриквартальные проезды, высажено много молодых деревьев.

Давайте любить и беречь свою землю, ее историю, потому что, только сохраняя их для наших детей и внуков, мы сможем оставить добрую память о себе и будем неразрывно связаны с ними общей и счастливой судьбой.

Улицы Железнодорожного района

Новое название	*Старое название*
Вокзальная магистраль	Семипалатинская
Волоколакова	Большая Лесная
Депутатская	Бийская, Вегмана, Байдукова, Совнархозовская
Димитрова проспект	Михайловский лог
Ивачева	Транспортная
Коммунистическая	Гудимовская
Комсомольский проспект	Обской проспект
Ленина	Кузнецкая, Михайловская
Ленская	Туруханская
Октябрьская	Болдыревская
Революции	Дворцовая
Салтыкова-Щедрина	Томская
Свердлова	Воронцовская
Советская	Кабинетская
Спартака	Спасская
Сургутская	Мазутная
Урицкого	Гондатти
Фрунзе	Вагановская
Чаплыгина	Асинкритовская
Челюскинцев	Межениновская
Шамшурина	Вокзальная
Щетинкина	Барнаульская
1905 года	Переселенческая

Справочная информация

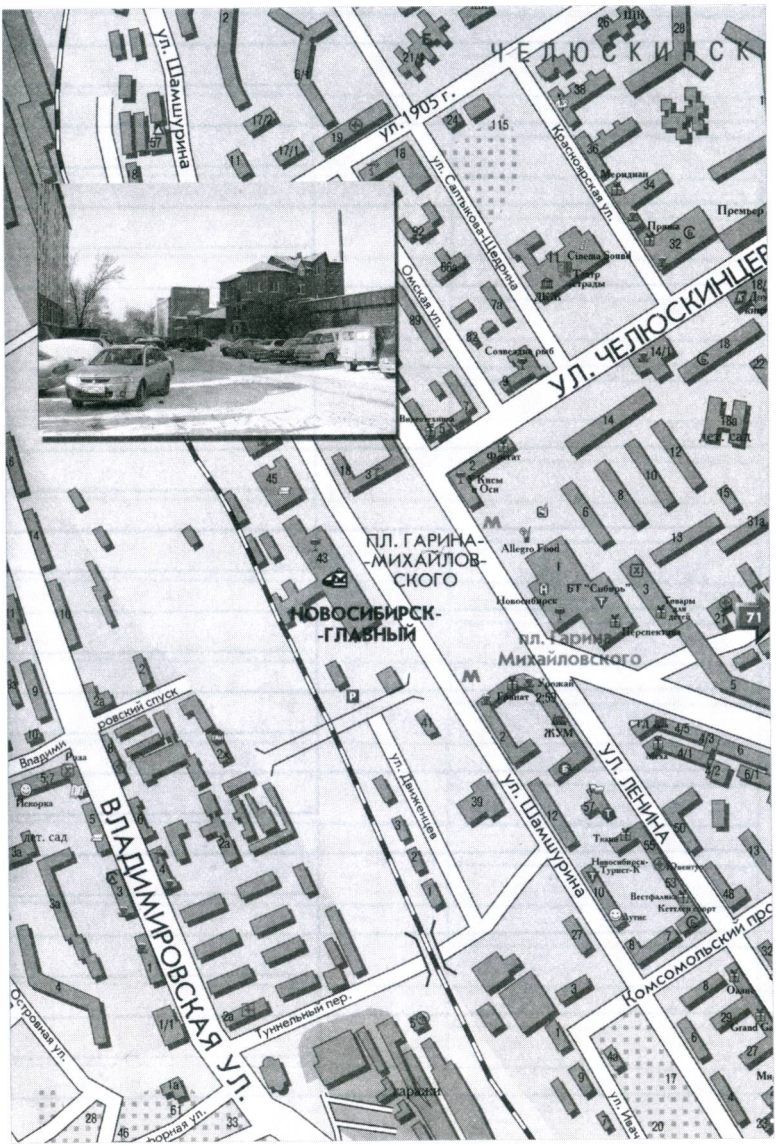
Наименование	*Адрес и телефон*
Администрация Железнодорожного района	ул. Ленина, 57 221-95-63, 222-51-50
Телефон доверия для подростков и молодежи	276-35-16
Информационный телефон по вопросам профилактики СПИДа, наркомании и венерических заболеваний	220-51-19
Отдел занятости населения Центрального и Железнодорожного районов	ул. Сибревкома, 12 223-64-96, 223-63-32
"Виктория" – городской социально-реабилитационный центр для несовершеннолетних	ул. Фабричная, 6а 223-47-58
"Ювентус" – консультативно-диагностический центр для детей и подростков	ул. Ленина, 55 222-54-83
Вознесенский кафедральный собор	ул. Советская, 91 221-72-95, 221-49-04
Православный приход в честь Покрова Пресвятой Богородицы	ул. Октябрьская, 9 210-01-54, 210-02-16
Библиотеки и информационные центры	
Библиотека имени А.П. Чехова	ул. Сибирская, 37 221-85-71, 221-85-41
Библиотека имени В. Даля	ул. Ленина, 32 222-68-49
Библиотека имени О. Кошевого	Владимировский спуск, 5/ Владимировская, 7 220-60-02

Библиотека Управления Западно-Сибирской железной дороги	ул. Шамшурина, 39 229-27-92
Новосибирский Центр научно-технической информации	ул. Советская, 65/ проспект Димитрова, 18
Музеи	
Музей "С.М. Киров в Сибири"	ул. Ленина, 23 222-51-73
Новосибирский государственный краеведческий музей, природа НСО	Вокзальная магистраль, 11 221-70-31, 222-86-32
"Сибирская береста", музей	ул. М. Горького, 16 210-18-80
Музей книги	ул. Ленина, 32 222-68-49
Музей истории и развития Железнодорожного района	Вокзальная магистраль, 3 220-15-12
Музей Западно-Сибирской железной дороги	ул. Шамшурина, 39 229-20-33
Музей городской телефонной сети	ул. Октябрьская, 17 223-04-80
Центры творчества и досуга, дополнительное детское образование	
"Алые паруса", детский клуб	ул. Советская, 93/ ул. 1905 года, 76 221-73-12
"Васюганье", школа русской традиционной культуры	ул. Свердлова,11 223-32-84
Дворец культуры железнодорожников	ул. Челюскинцев, 11 229-25-49
Детская музыкальная школа № 6	ул. Советская, 35а 222-29-64
Детская школа искусств № 23	ул. Чаплыгина, 48 210-11-32, 223-64-93

Детская художественная школа № 1	ул. Красноярская, 38 221-96-19
Дом культуры имени Октябрьской революции	ул. Ленина, 24 210-08-07, 210-05-37
Новосибирская Школа Бизнеса	ул. Челюскинцев, 56/ ул. Нарымская, 8а 221-46-54
Областной центр русского фольклора и этнографии	ул. Чаплыгина, 36 223-14-78, 223-63-48
"Огонек", муниципальный подростковый клуб	ул. Коммунистическая, 24/ ул. Советская, 7 223-45-36
"Смайл", центр детско-юношеского творчества	Вокзальная магистраль, 4/1 218-25-94, 218-26-04
"Эврика", центр экологического воспитания	ул. Революции, 7 223-26-74
Центр внешкольной работы	ул. Советская, 93 221-19-55
Спортивные центры и клубы, спортивные школы	
"Барс", детско-юношеский клуб	ул. Октябрьская, 10 223-65-22
"Бригантина", детско-юношеский клуб физической подготовки	ул. 1905 года, 39/1 220-31-11
"Вектор", парапланерная школа	Проспект Димитрова, 4, оф. 801 213-10-20
"Карвинг Центр", спортивный клуб	ул. Октябрьская, 34-цоколь 218-87-10, 213-65-71
"Лутис", центр молодежного досуга	ул. Шамшурина, 10 221-50-72
Новосибирский городской шахматный клуб	ул. Челюскинцев, 50 221-37-28
Региональный центр спортивной подготовки	ул. Сибирская, 54 221-38-82, 221-43-86

Сибирская Ассоциация айкидо	ул. Ленина, 15 (офис) 218-29-38
Гимназии, лицеи, школы, школы-интернаты	
Средняя общеобразовательная школа № 3	ул. Октябрьская, 5 210-13-70
Вечерняя общеобразовательная сменная школа № 6	ул. Советская, 93 221-95-21
Гимназия № 4	ул. Сибирская, 35 221-97-56, 221-25-65
Гимназия № 10	ул. Революции, 31 210-09-69, 210-04-98
Лицей № 9	ул. 1905 года, 41 220-36-91, 220-36-88
Школа № 22 "Надежда Сибири"	ул. Советская, 63 222-35-15, 222-36-91
Новосибирская специальная музыкальная школа (колледж)	Комсомольский проспект, 20 210-17-44, 210-18-11
Специальная коррекционная общеобразовательная школа № 60, VIII вида	ул. 1905 года, 61 221-36-31
Средняя общеобразовательная школа № 84	ул. Кубановская, 17а 220-62-83
Школа-интернат для глухих детей № 37	ул. Саратовская, 24а 225-38-85, 225-69-31
Средняя общеобразовательная школа № 137	ул. 1905 года, 39 220-34-76, 220-34-44
Средняя общеобразовательная школа № 168 с углубленным изучением отдельных предметов	ул. Сибирская, 30 221-78-81, 221-69-66

Карта Железнодорожного района



ЛУНАЧАРСКОГО
УЛ. ЧЕЛЮСКИНЦЕВ
НАРЫМСКАЯ УЛ.
УЛ. КРЫЛОВА
КРАСНЫЙ ПРОСП.
ул. Ермака
ул. Державина
Бурлинская ул.
Сибирская ул.
ПЛ. КОНДРАТЮКА
СОВЕТСКАЯ УЛ.
ул. Романова
Потанинская
ДИМИТРОВА
ВОКЗАЛЬНАЯ
МАГИСТРАЛЬ
ул. Салтыкова-Щедрина
ПРОСПЕКТ
ул. Урицкого
УЛ. ЛЕНИНА
УЛ. ЛЕНИНА
Трудовая
дет. сад
шк.
Премьер
Красная гвоздика
Гермес
Экспресс
им. Чехова
Агат
Новитех
Школа высшего спортивного мастерства
Людмила
Балкан-гриль
Дон-Кихот
Золотой миллион
им. Даля
Областной краеведческий музей
Выставочный зал
Видеотека
Венский вальс
Santa Fe
ЦУМ
Женни
Николаевский
Ирена
Эльнара
Балу
Клуб новых
Panasonic
Денди
Электрика
Милан пицца
Ренессанс
Allegro Pond
Тамара
Титан
Колорлон
Тритон-Сибирь
Монблан
Универсам
Славянский
Капричио
Benetton
Оптимус
Золотой колос
Дружба
Снежинка
Центральная
Форум
Мир ДЭУ
Сибирь
Интурист
им. Октябрьской Революции
Вавилон
Театр
Победа
Городской драматический театр
Фиеста
Россети
У Николая
Красный факел
NYP
дет.сад
ЦУМ
Обувь

Список литературы

Чибряков Г. Безотцовщина // Новая Сибирь. – 1997. – 20 июня.

Кузменкина Л. С днем рождения, наш поселок! Или нет? // Вечерний Новосибирск. – 1998. – 17 февраля.

Кузменкина Л. Новосибирские историки верят в светлое будущее родного города // Вечерний Новосибирск. – 1999. – 24 декабря.

Кириленко В. 100-летие Новосибирска еще впереди? // Аргументы и факты на Оби. – 2000. – № 51.

Гусельников Ю. Новониколаевску – 300 лет и основан он Петром Первым? // Вечерний Новосибирск. – 2004. – 18 ноября.

Белова Т. Кривощековская волость, Томский округ. Когда и как появился город Ново-Николаевск? Краткие сведения о городе Ново-Николаевске Томской губернии (1911 год) // Вечерний Новосибирск. – 2003. – 26 июня.

Кузменкина Л. С днем рождения, Новосибирск // Вечерний Новосибирск. – 2003. – 30 декабря.

Воспоминания о революционном Новониколаевске / Составила Петрова Е. – Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1959.

Наши земляки / Составил Гордин А. и др. – Новосибирск: Западно-Сибирское книжное издательство, 1972.

Горюшкин Л.М., Бочанова Г.А., Цепляев Л.Н. Новосибирск в историческом прошлом (конец XIX – начало XX в.). – Новосибирск: Изд-во Наука. Сибирское отделение, 1978.

Памятники Новосибирска. – Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1980.

Памятники Новосибирска. – Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1982.

Архитектурные памятники Новосибирска / Составил Баландин С.Н. – Новосибирск: Редакционно-издательский отдел, 1986.

Памятники Новосибирска. – Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1989.

Никульков А. Н.Г. Гарин-Михайловский. Современник из прошлого века. – Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1989.

Справочник по городу Ново-Николаевску. К 100-летию города. – Новосибирск: Наука, 1992.

Раппопорт А. Ю.В. Кондратюк (А.И. Шаргей). Траектория судьбы. Документальная повесть. – Новосибирск: Наука, 1992.

Новосибирск. 100 лет. События. Люди. – Новосибирск: Наука, 1993.

Для записей

Содержание

От автора 5

"Великий перекресток": строительная, общественная и экономическая хроника 1892–1913 годов 6

Что в имени тебе моем: улицы, по которым ты идешь каждый день

Вокзальная магистраль 19
Проспект Димитрова 22
Улица Нарымская 24
Улица Челюскинцев 25
Переезд Бурлинский 28
Улица Владимировская 29
Спуск Владимировский 30
Улица имени И.И. Волоколакова 31
Улица имени Максима Горького 31
Улица Депутатская 32
Улица имени Ф.Н. Ивачева 33
Улица Коммунистическая 33
Проспект Комсомольский 34
Улица имени В.И. Ленина 34
Улица Ленская 38
Улица Октябрьская 38
Переулок Пристанский 40
Улица Революции 40
Улица имени М.Е. Салтыкова-Щедрина 41
Улица имени Я.М. Свердлова 41
Улица Сибирская 41
Улица Советская 41
Улица имени М.С. Урицкого 43
Улица Фабричная 44
Улица имени С.А. Чаплыгина 45
Спуск Чернышевский 45
Улица имени Д.И. Шамшурина 46
Улица имени П.Е. Щетинкина 46
Улица 1905 года 48

Площади, сады и скверы
Площадь имени Н.Г. Гарина-Михайловского ... 50
Площадь имени Ю.В. Кондратюка ... 53
Площадь Лунинцев ... 54
Площадь имени И.Е. Трубникова ... 56
Сад "Альгамбра" ... 57
Александровский сад ... 58
Нарымский сквер ... 58

Штрихи к военному портрету района ... 59

Строители будущего:
выдающиеся личности Железнодорожного района
Будагов Г.М. (1852–1921) ... 66
Раецкий В.И. (1861–1895) ... 67
Братья Митюговы ... 68
Жандр В.К. (1863–?) ... 68
Тихомиров Н.М. (1857–1900) ... 69
Тюшкова В.С. (1855–1936) ... 70
Крячков А.Д. (1876–1950) ... 70
Мясникова Л.В. (1911–2005) ... 71
Рачкевич Ф.М. (1877–1943) ... 72
Заслонов К.С. (1910–1942) ... 72
Никольский Н.П. (1911–1973) ... 72
Богданов И.Г. (род. в 1923) ... 73
Розенфельд Я.Р. (род. в 1927) ... 74
Чекис Г.И. (род. в 1921) ... 75

Приложение 1 ... 79
Приложение 2 ... 80
Приложение 3 ... 86

Список литературы ... 88

Для записей ... 89

Детское художественное издание

Твоя малая родина:
Железнодорожный район в прошлом и настоящем

Издательство "ЦЭРИС": 630132, г. Новосибирск, пр. Димитрова, 7, оф. 707
тел. (383) 221-38-84, e-mail: ceris@list.ru
ИД № 05960 от 03.10.01. Подписано в печать 03.10.2006. Формат 84×108 $^{1}/_{32}$.
Усл. печ. л. 3. Заказ № 705. Тираж 500 экз.

Отпечатано в СП "Наука" РАН
630077, г. Новосибирск, ул. Станиславского, 25

СИБИРЬ